# Das Küstenmeer nach den Beschlüssen der Haager Kodifikationskonferenz von 1930.

---

## Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders Universität zu Erlangen

vorgelegt von

**Hans Raß**

aus Amberg in der Opf.

Referendar bei der Staatsanwaltschaft am Landgericht Amberg.

Approbiert am 6. Mai 1936.

---

1936

Dissertationsdruckerei von Michael Laßleben

Kallmünz.

1936/228

Referent: Universitätsprofessor Dr. August Köhler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

## Inhaltsverzeichnis.


A. Einleitung: 9

I. Vorbereitung der Haager Kodifikationskonferenz. 9

II. Hinweis auf die Bedeutung und das Problem des Küstenmeeres. 12

B. Allgemeiner Teil: 13

I. Bezeichnung des Küstenmeeres. 13

II. Ausdehnung des Küstenmeeres. 14

III. Rechtliche Natur der uferstaatlichen Herrschaft über das Küstenmeer. 18

C. Besonderer Teil: 25

I. Durchfahrtsrecht: 25

1. Schiffe, die nicht Fahrzeuge der Kriegsmarine sind. 25

2. Fahrzeuge der Kriegsmarine. 29

II. Stellung des Uferstaates gegenüber dem Durchfahrtsrecht fremder Schiffe. 30

1. Geltung der uferstaatlichen Verordnungen für die fremden Schiffe. 30

2. Recht des Uferstaates zu vorbeugenden Maßnahmen. 34

III. Abgabenfreiheit der durchfahrenden Schiffe. 35

IV. Gerichtsbarkeit des Uferstaates über Schiffe, die nicht Fahrzeuge der Kriegsmarine sind mit Ausnahme der ausschließlich im Staatsdienst tätigen Schiffe. 36

1. Strafgerichtsbarkeit. 36

2. Zivilgerichtsbarkeit. 42

V. Geltungsbereich der uferstaatlichen Gerichtsbarkeit. 45

VI. Das Recht der Nacheile. 48

D. Schluß. 51

E. Anhang. 53

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533902_0146

## Schrifttum.


Actes de la Conférence pour la codification du droit international, Vol. I, Seances plenières, C 351 M 145 1930 V. Abgk. Séances pl.

American Journal of International Law, Vol. 23 Specialnumber April 1929: Harvard Law Scool, Research in International Law. Abgk. Research.

Annuaire de l'Institut de droit international.

Attlmeyer, „Das internationale Seerecht" Wien 1903.

v. Bar, „Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts" 1889, Bd. 2.

Bases de disscussion, établies par le Comitée préparatoire à l'intention de la Conference, C 74 M 39 1929 V. Abgk. Bases.

Bericht Schückings an das Expertenkommitee, C 196 M 70 1927 V. Abgk. Rapport.

Binding, „Handbuch des Strafrechts", Leipzig 1885 Bd. 1.

Bynkershoek, „de dominio maris" 1703.

Bluntschli, „Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten", 3. Auflage, Nördlingen 1878.

Bonfils-Grah, „Völkerrecht", 3. Auflage, Berlin 1904.

Böger, „Die Jmmunität der Staatsschiffe unter besonderer Berücksichtigung der Staatshandelsschiffe", Diss. Kiel 1928.

Bruns, „Der Begriff des freien Luftraums im Völkerrecht", Diss. Würzburg 1932.

Buret, „L'abordage maritime", Facultè de droit de Paris, 1888.

Bustamante, „Das Territorialmeer" aus dem Spanischen übersetzt von Rechtsanwalt Dr. Hellmut Rost, Berlin 1930.

Calvo, „Le droit international", I. Paris-Berlin 1887.

Coenen, „Das Küstenmeer im Frieden", Frankfurter Abhandlungen zum modernen Völkerrecht, Leipzig 1933.

Eccarius, „Die Rechtsverhältnisse der Küstenschiffahrt", Diss. Greifswald 1920.

Esperson, „Condizione giuridica dello Straniero", 1889, Bd. I.

Feine, „Die völkerrechtliche Stellung der Staatsschiffe", Diss. Berlin 1921.

Fiore, „International Law codified", Transl. from the fifth italian ed. by Borchard New York 1918.

„Trattato di diritto internazionale pubblico“ 3. Aufl. Bd. I. 1887/89.

Frank, „Das Strafgesetzbuch“, Tübingen 1915 § 8, II.

Frisch, „Der strafrechtliche Begriff Exterritorialität“, 1917.

Frenzel, „Theorien über die rechtliche Natur des Küstenmeers“, Diss. Leipzig 1908.

Fulton, „The sovereignty of the sea“, Edinbourgh 1911.

Gareis, „Institutionen des Völkerrechts“, 1901.

Godey, „La mer côtière“, Paris, 1906.

Gryphiander, „Tractatio de insulis in Fritschii jus fluviaticum“, 1672.

Grotius, „De jure belli ac pacis.“

Guerrero, „La Codification du Droit International“, 1930.

Harburger, „Der strafrechtliche Begriff Inland“, Nördlingen 1882.

Hautefeuille, „Des droits et des devoirs des nations neutres entemps de guerre maritime“, Paris 1868 Bd. I. „Histoire des origines, des progres et des variatious de droit maritime international“, Paris 1858.

Hatschek, „Völkerrecht“, 1923.

Heffter-Geffken, „Völkerrecht“ 8. Auflage 1888.

„Le droit international de L'Europe“ 4. franz. Auflage, Berlin-Paris 1883.

Heimburger, „Der Erwerb der Gebietshoheit“, 1888.

Hein, „Die Stellung des Hafens und Küstenmeers im Völkerrecht“, Diss. München 1918.

de Heyking, „L'Exterritorialité“ 1889.

Hold-Ferneck, „Lehrbuch des Völkerrechts“, Leipzig 1932.

Hudson, „The First Conference for the Codification of the International Law“, in American Journal of International Law (abgk.AJ), 1930.

Junker, „Das Küstenmeer“, Diss. Kiel 1925.

Lapradelle, „Le droit de l'état sur la mer territoriale“, Paris 1898.

v. Liszt, „Völkerrecht“ 1898, 10. und 11. Aufl. 1918, 12. Auflage 1925.

de Martens, „Nouveau Recueil Général des Traités“, 3. Serie, 13. Band.

Martens-Bergbohm, „Völkerrecht“, Berlin 1883.

Mercker, „Die Küstengewässer im Völkerrecht“ in Tübinger Abhandlungen zum Öffentlichen Recht, Stuttgart 1927. 11. Heft.

Merignhac, „Traité de Droit Public International“ 1907 II.

Niemeyer, „Küstenmeer“.

— Beiträge zur Reform und Kodifikation des Völkerrechts 1926. „Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeers“.

Oppenheim, „International Law“, 1905, 3. Aufl. 1920, 1920/21.

Olshausen, „Kommentar zum Strafgesetzbuch“ 1912 § 3, Nr. 12.

Ortolan, „Règles internationales et diplomatie de la mer“, 4 e ed. 1884 I.

v. Praag, „Jurisdiction et droit international public“ 1915.

Paulus in „Revue de droit international et de législation comparée, 1924.

Perels, „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart“, Berlin 1882 und 2. Aufl. 1903.

Pillet, „Traité pratique de droit international privé“, Grenoble-Paris 1923 Bd. II.

Procès-verbaux de la deuxieme Commission, C 531 b M 145 b 1930 V. Abgk. Proc-verb.

Rauchberg, „Die erste Konferenz zur Kodifikation des Völkerrechts“, in Zeitschrift für öffentliches Recht abgk. Z. ö. R. 1931 4. Heft.

Rolin, „Le droit moderne de la guerre“, Brüssel 1920/21 Bd. III.

Schücking, „Festschrift für Max Pappenheim zum 50. Jahrestag seiner Doktorpromotion, Veröffentlichungen der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft Nr. 32 Breslau 31: „Der Kodifikationsversuch betr. die Rechtsverhältnisse des Küstenmeers und die Gründe seines Scheiterns“ abgk. Kod. Vers.

— „Das Küstenmeer im internationalen Recht“, Diss. Göttingen 1897 abgk. Diss.

Stoerk, „Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See“, in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts 1887.

Strupp, „Grundzüge des positiven Völkerrechts“, Bonn und Köln 1932.

Travers, „Le droit pénal international“ Bd. II 1920.

Triepel, „Völkerrecht und Landrecht“. 1899.

Twiss, „The law of nations“, London 1861.

Ullmann, „Völkerrecht“, Tübingen 1908.

Vanselow, „Zur Rechtsstellung der Küstengewässer“, in Nie-

meyers Zeitschrift für internationales Recht, XXXIII. Bd. 1928. Abgk. JR.

— „Völkerrecht", Einführung in die Praxis der Staaten, Berlin 1931.

v. Waldkirch, „Das Völkerrecht", Basel 1926.

Wehberg, „Seekriegsrecht", Berlin 1915.

Westlake, „Private international law".

Wilhelmi, „Das Küstenmeer", Diss. Erlangen 1914.

Zeitschrift für internationales und öffentliches Recht, Bd. XVI.

Zitelmann, „Internationales Privatrecht", Bd. I. 1897.

Entwürfe:

Entwurf der japanischen Vereinigung für internationales Recht (Kokusaito-Gahkway) 1926. Abgk. Jap-Entw.

Entwurf der Harvard Universität 1927. Abgk. Havard. Entw.

Entwurf des Expertenkomitees (Völkerbundentwurf) 1927. Abgk. VB. Entw.

Entwurf der Küstenmeerkommission der Haager Konferenz 1930. Abgk. Haager Entw.

Entwurf Strupps zur Errichtung des internationalen Wasseramts. Abgk. WA. Entw.

# A. Einleitung.

## I. Vorbereitung der Haager Kodifikationskonferenz von 1930.

Das Bestreben, eine umfassende Kodifikation des Völkerrechts zu schaffen, reicht weit zurück. Daß diese kodifikatorischen Bestrebungen in einem „merkwürdigen Parallelismus der Bevorzugung“ [1] sich dem Problem des Küstenmeers zuwenden, ist auf die große praktische Bedeutung desselben zurückzuführen. In den letzten Jahrzehnten, besonders in der jüngsten Nachkriegszeit ist der Kodifikationsgedanke neu erwacht und hat eine erhebliche Erstarkung erfahren, seitdem der Völkerbund im Jahre 1924 angeregt durch die „Aktivität der panamerikanischen Union“ [2] seine bis dahin eingenommene ablehnende Haltung gegenüber der Kodifikationsfrage abgelegt [3] und auf die Anregung Schwedens [4] neben anderen völkerrechtlichen Problemen die Neuordnung des Küstenmeerrechts in Angriff genommen hat.

Mit der Bildung eines Sachverständigenausschusses während der Ratssitzung in Rom am 8. 12. 1924 und der Ernennung des ehemaligen schwedischen Ministerpräsidenten Hammarskjöld zum Vorsitzenden der neuen Schöpfung waren die Vorarbeiten in die Wege geleitet.[5] In den Jahren, die der Haager Kodifikationskonferenz von 1930 vorausgingen, hat diese Kommission aus dem gesamten Völkerrecht Materien ausgewählt, die „souhaitables et realisables“ [6] erschienen. Unter dem genannten Gesichtspunkt fand dann auf Grund der von den einzelnen Mitgliedern der Kommission über ihre Vorschläge erstatteten Berichte eine Aussonderung der fraglichen Materien statt. Diese „Auslese“ wurde wiederum gelichtet auf der Grundlage der amtlichen Antworten, in denen die Regierungen ihre in sieben Questionaires [7] erbetene Stellungnahme dem Experten-

1. Niemeyer, Allgemeines Völkerrecht, S. 2.
2. Schücking, Kod. Vers. S. 321 ff.
3. Bei der Plenarversammlung des Völkerbundes im Jahre 1920 hat Lord Robert Cecil die Ablehnung eines Kommissionsbeschlusses herbeigeführt, wonach zwecks Aufnahme der Völkerrechtskodifikation in das Programm des Völkerbundes alle Völkerrechtsgesellschaften befragt werden sollten.
4. Die Vollversammlung vom 22. September 1924 forderte auf Grund eines Antrages des schwedischen Außenministers M. Marks von Wurtemberg den Rat des Völkerbundes auf, de convocquer un Comité d'experts juristes pour la codivication du droit international.
5. Rapport 6.
6. Schücking. Kod. Vers. S. 322.
7. Rapport 72.

ausschuß mitteilten. Dieser erstattete im April 1927 dem Rat des Völkerbundes einen Bericht über die Völkerrechtsprobleme, deren Kodifikation wünschenswert und ausführbar erschien, darunter auch über die „eaux territoriales". Für die Bearbeitung der einzelnen Probleme waren Unterausschüsse eingesetzt worden. Der Unterausschuß für die Rechtsfrage des Territorialmeeres setzte sich aus Wilhelm Schücking als Berichterstatter, Magalhaes und Wickersham zusammen.[8]

Der vom Berichterstatter dieses Ausschusses geschaffene Konventionsentwurf, den Brown in American Journal of International Law als „masterpiece of scholary analysis and exposition of the whole subject" bezeichnet hat, wurde in einer durch die observations der beiden anderen Ausschußmitglieder abgeänderten Form unter Nr. 2 (eaux territoriales) der den Regierungen zur gutachtlichen Äußerung zugesandten sieben Questionaires aufgenommen.[9] Aus den vom Expertenausschuß vorgeschlagenen Materien traf dann der Völkerbund in der Vollversammlung vom 27. Sept. 1927 eine abermalige Auslese, wonach die 3 Probleme nationalité, eaux territoriales, responsabilite des Etats zum Gegenstand einer nach dem Haag zu berufenden Staatenkonferenz, der sog. „Première Konférence de codification" gemacht wurden.[10] Zugleich wurde vom Rat auf Ersuchen der Versammlung ein aus fünf Personen bestehendes Vorbereitungskomitee ernannt. Die Mitglieder waren: Basdevant (Frankreich), Vorsitzender; Castro-Ruiz (Chile), Francois (Niederlande), Cecil Hurst, (England), Pilotti (Italien). Nach Ausarbeitung eines Fragebogens über die drei Programmpunkte der Konferenz auf der Grundlage der dem Expertenausschuß zugegangenen Antworten der Regierungen wurden diese wiederum befragt. Die auf die fünfzehn Points[11] des Themas Nr. 2 „eaux territoriales" eingelaufenen 34 Regierungsantworten waren Gegenstand der weiteren Beratungen des Komitees auf den Tagungen in Genf am 28. 1.—17. 2. und 6. 5.—9. 5. 1929,[12] deren Ergebnis 28 bases de discussion für die geplante Haager Konferenz waren.[13] Die das Küstenmeerproblem bearbeitende 2. Kommission unter dem Vorsitz des Gesandten Göppert, Chef der deutschen Delegation, zerfiel in zwei Unterkommissionen. Mit dem Vorsitz in der ersten Unterkommission wurde der portugisische Gelehrte Borbosa de Magalhaes betraut, bei der zweiten Unterkommission führte Göppert selbst den Vorsitz. Jene hat einen

8. Rapport 28.
9. Rapport 78; siehe auch Coenen, das Küstenmeer im Frieden, Seite 13.
10. Séances plenières p. 102 ff.
11. Bases, p. 12—103.
12. Bases 5—9, Bustamante, das Territorialmeer, S. 106 ff.
13. Bases 17—102; Proc-verb. p. 179, 180.

aus dreizehn Artikeln bestehenden Entwurf ausgearbeitet, während diese mangels einer Einigung über die Ausdehnung des Küstenmeers den erhofften Erfolg nicht zeitigte und sich für die provisorische Natur der von der zweiten Unterkommission ausgearbeiteten dreizehn Artikel entschied.[14] Zu einem endgültigen Entwurf definitiven Charakters war es also nicht gekommen trotz der ausgezeichneten offiziellen Vorarbeiten und der Unterstützung, die dem Komitee von anderer Seite zuteil wurde.[15] Erwähnenswert sind in dieser Hinsicht die Arbeiten der Völkerrechtlichen Vereinigungen, die der Haager Konferenz wertvolles Material lieferten, wie der Küstenmeerentwurf des Institut de droit International, der auf der Stockholmer Tagung 1928 angenommen wurde,[16] ebenso der auf der Stockholmer Konferenz „International Law Association" vom „Comitee on maritime jurisdiction in Territorial Waters" vorgelegte Vertragsentwurf „Laws of maritime jurisdiction in time of peace", der aber erst auf der Wiener Konferenz 1925 mit einigen Abänderungen zur Annahme kam.[17] Mit dem Küstenmeerproblem haben sich weiterhin vor der Haager Konferenz 1930 befaßt die „Deutsche Gesellschaft für Völkerrecht", die auf der Berliner Tagung vom 15. 10. 1926 einen Resolutionsentwurf formuliert hat, die „Association de Japon", die im Juli 1926 einen Küstenmeerkonventionsentwurf ausgearbeitet hat.[18] Dazu kommen noch die wissenschaftlichen Arbeiten der Harvard-Universität und der im Jahre 1929 veröffentlichte Küstenmeerentwurf des an ihr errichteten Instituts zur Erforschung des internationalen Rechts.[19] Die „Conférence pour la codification du Droit International", die am 13. März 30 im Haag zusammentrat, konnte hinsichtlich des Problems der Küstengewässer zu keiner, wenn auch noch so beschränkten Konvention kommen, sondern nur zu einem konventionsähnlichen Entwurf. Trotzdem muß man der Haager Konferenz von 1930 eine große Bedeutung zusprechen, denn die Fülle der Gedanken über völkerrechtliche Probleme, die hier gesammelt wurden, werden ein wertvolles Material für die Fortsetzung der Küstenmeerkonventionsarbeiten abgeben. Welche Wandlung das Küstenmeerproblem auf Grund der dürftigen und nur konventionsähnlichen Beschlüsse der Konferenz durchgemacht hat, sei die Aufgabe der vorliegenden Arbeit. Der Verfasser will sich aber nicht jedem das Küstenmeer-

14. Seances pl. p. 123 ff.
15. Siehe hierzu Coenen, a. a. O. S. 8; Schücking a. a. O. S. 324.
16. Annuaire 34, 627—678.
17. 34. Rapport of the International Law Association, S. 40 ff., und 101 ff.
18. Abgedruckt bei Bustamante, S. 77 ff.
19. Harvard-Law-Scool, Territorial Waters. Research in Int. Law. Supplement to the American Journal of Int. Law. Vol. 23 Special number April 1929 p. 240—380.

problem berührenden Punkte zuwenden, sondern sich nach einer kurzen Einführung in das Problem des Küstenmeers auf das beschränken, was die 2. Kommission in den geschaffenen dreizehn Artikeln zum Ausdruck brachte. Der so gesteckte Rahmen der Arbeit soll nur noch auf die Frage der Ausdehnung des Küstenmeers erweitert werden, die wegen Fehlens einer Einigung über diese Materie eine endgültige Konvention zum scheitern brachte.

## II. Hinweis auf die Bedeutung und das Problem des Küstenmeers.

Die gesteigerten technischen Ausnutzungsmöglichkeiten, wie Tunnelbauten, elektrische Kraftanlagen, Erdölbergwerke, die aufstrebende Entwicklung des Überseeverkehrs durch Kabel, drahtlose Telegrafie und insbesondere der zunehmende Umfang des Handels- und Schiffahrtsverkehrs erhellen die große Bedeutung des Küstenmeers und machen es erklärlich, daß gerade im Küstenmeer die verschiedensten Interessen zusammenstoßen. Wie einerseits die Rechte der Küstenschiffahrt, Küstenfrachtfahrt und Küstenfischerei, welche die Uferstaatsangehörigen gegenüber den Flaggenstaaten für sich in Anspruch nehmen, mannigfache Konfliktsstoffe in sich bergen, so können andererseits gesundheits- und zollpolizeiliche Maßnahmen, die Regelung der Schiffahrt, Polizeigewalt, straf- und zivilrechtlich relevante Ereignisse im Krieg und im Frieden mit den Interessen oder Ansprüchen anderer Nationen kollidieren. Kurz die Lösung vieler juristischen Fragen bezüglich der Rechte und Pflichten des Uferstaates wie die der Flaggenstaaten, hat aus der rechtlichen Beurteilung des Küstenmeers zu erfolgen und hat nicht lediglich einen mehr oder weniger akademischen Charakter, wenn auch die meisten „bezüglich der einzelnen Rechte, die der Uferstaat im Küstenmeer betätigt, namentlich in Bezug auf die freie Durchfahrt übereinstimmen".[1] Die Frage nach der rechtlichen Beurteilung des Küstenmeers birgt aber zwei, voneinander jedoch abhängige und untrennbar verbundene Probleme in sich, nämlich das Problem des juristischen Wesens des Küstenmeers und das seiner Ausdehnung.

Die Begründung eines festen rechtlichen Küstenmeerbegriffs ist Voraussetzung für die Schaffung von Klarheit über die rechtlichen Verhältnisse in diesem Teile des Meeres und die Einigung über beide Probleme, nämlich juristische Natur und Reichweite des Küstenmeers, ist ein Grundpfeiler für ein erfolgreiches Zustandekommen einer Konvention.

1. Schücking i. d. Zeitschrift für int. und öffentl. Recht. Band XVI. S. 125.

## B. Allgemeines.

### I. Bezeichnung des Küstenmeers.

Für den Teil des Meeres, welcher der Küste zunächst gelegen ist, hat sowohl die deutsche wie auch die ausländische Literatur, insbesondere die französische und englische, die verschiedenartigsten Bezeichnungen geprägt.[1] Die gebräuchlichsten davon sind: Territorialgewässer, Hoheitsgewässer, Küstengewässer, la mer territoriale, la zone de souveraineté, mer litorale, mer adjacente, eaux territoriales, mer côtière, territorial waters, marginal waters. Während beispielsweise die in der ausländischen Literatur üblichen Ausdrücke eaux territoirales und territorial waters, häufig die Buchten, Baien und insbesondere die Häfen mitumfassen, ist unter mer côtière, mer territoriale und marginal waters eindeutig der Teil des Meeres zu verstehen, der die Küste eines Staates bespült.[2] Daraus ist schon zu erkennen, daß die einzelnen Bezeichnungen in ihrer Bedeutung voneinander abweichen. Der längst gehegte und von Vanselow[3] zum Ausdruck gebrachte Wunsch auf Einführung einer klaren Nomenklatur wurde auf der Haager Konferenz erfüllt, indem man sich entschloß, das fragliche Meeresgebiet als „mer territoriale" zu bezeichnen unter Vermeidung der übrigen Ausdrücke, obgleich sich der Bezeichnung „eaux territoriales" das Comité préparatoire in den als Diskussionsbasis vorgelegten Materien bediente. Man wollte damit die oben erwähnte Zweideutigkeit des letzteren Ausdrucks, die in der Zusammenfassung der voneinander scharf zu scheidenden „nationalen Gewässer" (eaux intérieures) und des eigentlichen Küstenmeeres (mer territoriale) besteht, beseitigen. Damit ist hinsichtlich der Bezeichnung des fraglichen Meeresteiles eine Einigung erzielt worden in dem Sinne, daß man entgegen der früheren Auffassung[4] unter Territorialmeer den Teil des offenen Meeres versteht, der die Küste des Staates bespült („la zone de la mer, qui baigne la côte"), also ohne jene Meeresteile, welche mehr

1. Schücking, Diss. S. 3. Mercker, die Küstengewässer im Völkerrecht S. 1 in Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht.
2. Eccarius, die Reechtsverhältnisse der Küstenschiffahrt S. 9. Perels, das internationale Seerecht 1882, S. 21, Hautefeuille, Histoire de origines, des progrès et des variations de droit maritime international, Paris 1858 S. 20.
3. Vanselow, „Die Rechtsstellung der Küstengewässer" in Niemeyers Zeitschrift für IR. Bd. XXXIII. 1928, S. 301 ff.
4. Heimburger, der Erwerb der Gebietshoheit 1888, S. 98. Martens-Bergbohm, Völkerrecht 1883, S. 382 Bd. I. Gareis, Institutionen des Völkerrechts, S. 93. Ullmann, Völkerrecht 1908, S. 295.

oder weniger tief in den festländischen Staatskörper eindringen. Diese Auffassung, der auch Perels huldigte und die bereits durch das Institut für internationales Recht im Jahre 1894 festgelegt wurde, trifft auch genau den Inhalt des deutschen Wortes „Küstenmeer".

Diese einheitliche Festlegung des Küstenmeerbegriffs in Art. 1 der Beschlüsse der Haager Konferenz wird zweifelsohne einer späteren Fortsetzung der Küstenmeerkonferenzen förderlich sein; denn eine eindeutige und klare Bezeichnung konventionell festzulegender Punkte trägt wesentlich zur glücklichen Lösung einer Frage bei.

## II. Ausdehnung des Küstenmeers.

Solange man sich im Völkerrecht mit dem Küstenmeerproblem beschäftigt, solange ist das Problem der Ausdehnung dieses Meeresteiles nach der offenen See zu eine nie gelöste Streitfrage geblieben und das bis auf den heutigen Tag. Zur Bestimmung der Seegrenze des Küstenmeers sind im Laufe der Zeit die verschiedenartigsten und zum Teil sonderbarsten Regeln aufgestellt worden, die jedoch heute längst überwundene Ansichten darstellen. Dazu gehören insbesondere die Theorien, daß das Küstenmeer soweit reichen solle, als man im Meer Boden finden oder eine menschliche Stimme hören könne, daß die Reichweite des Küstenmeers abhängig sein solle von der Möglichkeit, das Meer durch Pfähle abzustecken,[1] oder wie ein gewisser Loccenius[2] gemeint hat, das Küstenmeer solle eine Ausdehnung von einer Strecke haben, die ein Schiff in zweitägiger Fahrt zurücklegen könne. Wie diese Theorien, so bedarf auch die Ansicht, die im 16. Jahrhundert auftauchte und das Küstenmeer bis zum Horizont reichen ließ, keiner Widerlegung. Ebenso sind die von Bynkershoek in einer 1703 erschienenen Dissertation begründete Lehre, wonach die Kanonenschußweite über die Ausdehnung des Küstenmeers entscheiden solle,[3] wie die Ansicht Perels, der die Seegrenze des Küstenmeeres durch diejenige Linie gebildet werden läßt, bis zu welcher das Meer vom Strande aus geschützt werden kann,[4] wegen ihrer ungenauen Begrenzungsweise überholt und abgetan.[5] Wenn ich noch erwähne, daß im 15. Jahrhundert die Postglossatoren die Küstengewässer auf hundert Meilen erstreckt wissen wollten, während sich Bodinus mit dreißig Meilen zufrieden gab, so erhellt daraus, daß die Anschauungen über die Reichweite des Küstenmeers durchaus nicht einheitlich waren und dies ist

1. Gryphiander, Tractatio de insulis in Fritschii jus fluviaticum 1672, S. 500.
2. Erwähnt bei Bonfils, S. 257.
3. Bynkershoek, de dominio maris cap. 2.
4. Perels, a. a. O. S. 22.
5. Hein, die Stellung des Hafens und Küstenmeers im Völkerrecht, 1918, S. 12; Eccarius a. a. O., S. 13.

auch noch der Fall, seitdem mit Beginn des 19. Jahrhunderts in vielen Staatsgesetzen, internationalen Verträgen, Fischereiabkommen und Neutralitätserklärungen [6] die Kanonenschußweite der sog. Dreimeilenzone weichen mußte. Unter diesen Umständen muß ich mit Mercker [7] und Niemeyer [8] den Behauptungen einiger Schriftsteller, daß die Dreiseemeilenzone heute allgemein anerkanntes Völkerrecht sei, entgegentreten; denn nach anfänglicher Anerkennung der Dreimeilenzone durch England und die Vereinigten Staaten für Neutralitätsangelegenheiten fand diese Übung im Laufe des 19. Jahrhunderts erst allmählich Anerkennung in anderen Staaten. Aber schon im Laufe dieser Entwicklung haben sich eine Reihe von Staaten auf andere Grenzen festgelegt, die sie wenigstens teilweise bis auf den heutigen Tag beibehalten haben.[9] Als Beweis hierfür diene die in der Haager Konferenz zu Protokoll genommene Feststellung, wonach sich Südafrika, die Vereinigten Staaten, England, Australien, Kanada, China, Indien, Japan und die Niederlande für die Dreimeilenzone einsetzten,[10] während die übrigen eine größere Ausdehnung des Küstenmeers und zwar bis zu 18 Seemeilen in Anspruch nahmen, wobei jeder Staat auf die besondere Tradition und die besonderen Bedürfnisse seines Landes hinwies. So legte beispielsweise Norwegen [11] in seinen Antworten auf den Fragebogen des Vorbereitungsausschusses im Punkte Ausdehnung der Territorialgewässer dar, daß eine Dreiseemeilenzone nicht in Frage kommen könne, da das Küstenmeer für die Einwohner des Landes von vitaler Bedeutung sei und die geographischen Bedingungen sehr starke Verschiedenheiten aufwiesen, wie dies der im Gegensatz zu anderen Küstenstaaten ganz anders gestaltete Meeresgrund zeige.[12] Schweden stützte sich auf eine Praxis von mehr als hundert Jahren, während deren es in zahlreichen Dekreten und Gesetzen die Vierseemeilenzone aufrecht erhalten hat. Portugal [13] erklärte, daß es für Zoll- und sanitären Schutz, die Aufrechterhaltung und Sicherheit des funktelegrafischen und funktelefonischen Dienstes, den Schutz gegen Verseuchung des Wassers, die Erhaltung der verschiedensten Arten von Walfischen u. s. w. unbedingt einer Küstenmeerausdehnung von achtzehn Seemeilen bedürfe.

Die Kluft, die zwischen den einzelnen Forderungen der Staaten klaffte, konnte auch nicht überbrückt werden durch die Errichtung

6. British territorial waters act 1878, russisches Prisenreglement 1859, Nordseefischereivertrag vom 6. Mai 1882, deutsch-amerikanischer Freundschaftsvertrag v. 5. 12. 1892; Art. 2 Abs. 2 der Prisenordnung von 1909 (RGBl. 1914, S. 275).
7. Mercker, a. a. O. S. 89.
8. Niemeyer, „Küstenmeer", S. 25,26.
9—13. Bustamante, das Territorialmeer, aus dem spanischen übersetzt von Rechtsanwalt Dr. Hellmut Rost, Berlin 1930, S. 111 ff.

einer sogenannten „Zone contigue“,[14] wie sie auch Schücking in Artikel zwei seines zweiten Entwurfes mit den Worten „außerhalb der Souveränitätszone können die Staaten Verwaltungsbefugnisse ausüben, indem sie sich entweder auf das Herkommen oder auf eine wesentliche Notwendigkeit stützen“ vorgeschlagen hatte. Ganz abgesehen davon erscheint mir die Einräumung einer sich an das Küstenmeer anschließenden Zone, in der eine beschränkte uferstaatliche Betätigung zugestanden werden soll, keine glückliche Lösung; denn bei dem Streben einzelner Staaten, möglichst große Teile des freien Meeres ihrem Staatsgebiet einzuverleiben, werden diese auch bemüht sein, die „Außenzone“ in ihrer Rechtslage möglichst derjenigen des Küstenmeeres anzugleichen, um so auf dem Umweg über die „zone contigue“ eine größere Küstenmeerausdehnung zu erreichen. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, stellt deren Schaffung eine gewagte Kompromißlösung dar, wenn sich dagegen auch einwenden läßt, daß die dem jeweiligen Küstenstaat in der fraglichen Zone eingeräumten Rechte so gering sein können, daß sich der Außenzonengürtel vom offenen Meer nur wenig unterscheidet und damit die Möglichkeit eines Sieges der kleineren Küstenmeerausdehnung gegeben ist. Aber auch bei näherer Prüfung der Formulierung der dem uferstaatlichen Meeresteil vorzubehaltenden Rechte[15] kann man zu einer ablehnenden Haltung gegenüber der Schaffung einer zweiten Zone kommen. In Nr. 5 der bases de discussion ist der Sicherheitsbegriff zur Grundlage von Rechtsansprüchen in der genannten Zone gemacht. Nach meinem Dafürhalten ist abgesehen von der rechtlich mangelnden Präzisierung des Sicherheitsbegriffes die Existenz eines solchen „Sicherheitsgürtels“ nicht mehr notwendig, denn das Küstenmeer findet ja seine Rechtfertigung hauptsächlich darin, daß es dem Uferstaat Sicherheit bietet gegen Gefahren, die von der Meerseite her drohen. Mit Recht weist Coenen[16] darauf hin, daß der Sicherheitsbegriff allzuhäufig nur ein Sammelbegriff zur Rechtfertigung rein politischer Aktionen im Staats- und Völkerleben gewesen ist und daß daher mit der Schaffung einer „zone contigue“ politischen Machttendenzen Tür und Tor geöffnet seien. Trotz dieser Nachteile einer derartigen Ergänzungszone halte ich ihre Errichtung für besser als die Ansicht einiger Staaten, auf eine zweite Zone zu verzichten und diejenigen Staaten, die auf Grund besonderer Bedürfnisse jenseits ihres Küstenmeers Verwaltungsbefugnisse beanspruchen, auf den Weg des individuellen Vertrages zu verweisen, allerdings unter

14. Proc. verb. 22,25.
15. Proc. verb. 179.
16. Coenen,. das Küstenmeer im Frieden, S. 75.

der Voraussetzung, daß die Abgrenzung dieser Ergänzungszone genau statuiert wird. Die Zuerkennung einer, wenn auch beschränkten uferstaatlichen Betätigung in einem noch genau zu bestimmenden, an das Küstenmeer sich anschließenden Meeresteil könnte eine Einigung über die Ausdehnung des Küstenmeers wesentlich erleichtern. Durch diese Lösung würde man auch den Ansprüchen gewisser Staaten gerecht werden, bei denen ausnahmsweise drei Seemeilen für den polizeilichen Schutz des Uferstaates nicht ausreichen oder das Küstenmeer von so vitaler Bedeutung ist, daß mit einer Einschränkung der Ausdehnung desselben die Existenz zahlloser Küstenbewohner gefährdet ist. Nur für den Fall des Nachweises eines dringenden Bedürfnisses sollen einem Staat derartige Rechte verliehen werden, etwa durch ein internationales Wasseramt.[17]

Auf Grund all dieser Tatsachen ist es nicht verwunderlich, wenn man die Feststellung der Seegrenze als die heute noch umstrittendste Materie des ganzen Küstenmeerrechts bezeichnet. Aber auch über die Festsetzung der Landgrenze, die scheinbar in der Staatenpraxis im allgemeinen nach übereinstimmenden Gesichtspunkten erfolgt, herrscht lebhafter Streit und davon legt Walter Schückings Bericht,[18] daß auf der Haager Konferenz vielleicht noch mehr darüber debatiert wurde, welche Linie als Basis des Küstenmeers anzusehen sei, als über die trennende Linie zwischen dem Küstenmeer und der offenen See, beredtes Zeugnis ab. Während nämlich bis dahin der niedrigste Ebbestand als Landgrenze galt, gingen auf der Haager Konferenz die Bestrebungen einzelner Staaten dahin, gewisse Meeresteile als nationale Gewässer zu behandeln (eaux intérieures), um auf diese Weise das eigentliche Küstenmeer weiter in das offene Meer hinaus zu schieben. Aus all dem ergibt sich, daß das Problem der Ausdehnung des Küstenmeers weniger ein rechtliches als vielmehr ein politisches ist. Diese Ansicht wird gestützt durch die Tatsache, daß in Amerika die sogenannten „Historischen Buchten" und in England die „Kings Chambers" unabhängig von der Breite ihrer Eingangsöffnung in ihrem ganzen Umfang von den Uferstaaten als Eigengewässer angesehen werden. Heute würde Oppenheim[19] angesichts der Debatten auf der Haager Konferenz nicht mehr zweifeln, daß dieses Land „so weit zu gehen den Wunsch hat". Solange die Staaten in ihrem Machtstreben ihre Gewalt auf immer weitere Teile des offenen Meeres auszudehnen versuchen,

17. S. darüber Coenen a. a. O. S. 79 f. Strupp, WAE Art. 2. Auf der Haager Konferenz haben sich für ein internationales Wasseramt ausgesprochen: Griechenland, Rap. 66; Rumänien, Rap. 198; Portugal, Rap. 189; Schweden, Rap. 132; England Proc. verb. 105.
18. Schücking Kod. Vers. S. 316.
19. Oppenheim, International Law, 3. Auflage 1920, S. 344.

wird keine Einigung in diesem Punkte erzielt werden können. Erforderlich ist vor allem der Wille, zu Gunsten der Völkergemeinschaft, die unweigerlich eine gewisse Unterordnung bedingt, auf gewisse Rechte zu verzichten. Da es der Haager Konferenz nicht beschieden war, die bestehenden Ansprüche der einzelnen Staaten auf Territorialzonen in das gedachte Maß der Drei-Meilenzone zu bringen, enthält der Haager Entwurf über die Ausdehnung des Küstenmeers keine Bestimmung.

Auf die Buchten, Häfen, Flußmündungen, Reeden, vorgelagerten Inseln und Meerengen, auf die eine etwas abweichende Berechnung Platz greift, indem hier meist von einer bestimmten ideellen Linie ab die Ausdehnung des Küstenmeers bestimmt wird und alle Gewässer hinter dieser Linie als Eigengewässer des Uferstaates gelten, näher einzugehen, liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit.

## III. Rechtliche Natur der uferstaatlichen Herrschaft über das Küstenmeer.

Wohl in der Erkenntnis, daß „die Kontroversen des Küstenmeers sich zum großen Teil um eine Prinzipienfrage, nämlich um die Frage der rechtlichen Natur des Küstenmeers drehen",[1] hat sich die Wissenschaft mit diesem Problem viel beschäftigt und ist auf zahlreichen Kongressen große Gelehrtenarbeit geleistet worden, um in diesem Punkte eine Einigung herbeizuführen. Die Haager Konferenz von 1930 sollte dem Streit über die rechtliche Natur des Küstenmeers ein Ende machen und im Art. 1 des Entwurfes „Le territoire de l'État comprend une zone de mer désignée dans cette Convention sous le nom de mer territoriale" den Schlußstein im geschichtlichen Werdegang des Problems der rechtlichen Natur des Küstenmeers setzen.

Unter den verschiedenen Theorien über die rechtliche Natur des Küstenmeers, die sich, wenn auch zum Teil nur vorübergehend in der Wissenschaft Geltung verschafft haben, können hauptsächlich 2 Richtungen unterschieden werden.

Die eine Auffassung sieht das Küstenmeer in seiner völkerrechtlichen Stellung als Staatsgebiet an und unterwirft es der ausschließlichen Gebietshoheit des Uferstaates, die diesem die Berechtigung zu allgemein verbindlichen Anordnungen, Einrichtungen und Einwirkungen mannigfacher Art gibt wie auf dem Landgebiet. So bezeichnet Perels,[2] ein Vertreter dieser Richtung, das Küstenmeer

1. Niemeyer, Beiträge zur Reform und Kodifikation des Völkerrechtes, Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeers, S. 16.
2. Perels, das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903, S. 20.

als ein „nationales Gebiet des Uferstaates, verbunden mit der Fiktion daß es eine Fortsetzung des Landgebietes sei“ und Hautefeulle[3] spricht von einer „domaine souverain“. Desgleichen proklamieren die uferstaatliche Herrschaft über das Küstenmeer Binding,[4] Merkker,[5] Ullmann,[6] v. Waldkirch,[7] und nicht zuletzt Walter Schükking.[8] Es fehlt aber auch nicht an Stimmen, die dem Uferstaat die Souveränität über das Küstenmeer absprechen. Damit komme ich auf die zweite Gruppe, die dem Uferstaat in seinen Küstengewässern nur eine beschränkte Staatsgewalt zubilligt. Diese Theorie geht aus von dem Grundsatz, das Küstenmeer sei wie das Meer frei und der Uferstaat besitze nur gewisse Rechte und Pflichten in ihm, deren Inhalt und Ausdehnung nicht weiter reiche als die Erfüllung des Interesses selbst in der engsten Grenze. Wenn die Anhänger dieser Lehre, zu denen außer Harburger,[9] Stoerk,[10] und v. Bar[11] noch Fauchille, Lapradelle (Frankreich), Twiss (England), Raestad (Norwegen) zu rechnen sind, ihre Anschauung auch abweichend begründen, so können sie doch als Vertreter eines „jus sui generis“ angesehen werden, da sie vom gleichen Gesichtspunkt ausgehend zu einem gleichen Ende kommen.

Walter Schücking hat schon 1897 die diesbezüglichen Schriften von Harburger, Stoerk und von Bar eingehend untersucht und meines Erachtens mit Erfolg widerlegt. Bis zur Haager Konferenz standen sich diese beiden Auffassungen von der Rechtsnatur des Küstenmeers gegenüber. Doch gab eine starke Betonung des Staatsgebietscharakters des Küstenmeers trotz weitgehender Zugeständnisse des Uferstaates in rechtlicher Form an den Grundsatz der Meeresfreiheit der Souveränitätstheorie in den letzten Jahrzehnten das Übergewicht. Dies beweisen auch die neuesten Küstenmeerkonventionsentwürfe,[12] die der Souveränitätstheorie Anerkennung zollen. In gleicher Weise hat auch die Haager Kodifikationskonferenz die rechtliche Zugehörigkeit des Küstenmeers zu seinem Uferstaat festgesetzt und diesem

3. Hautefeuille, Des droits et des devoirs des nations neutres entemps de guerre maritime, Paris 1868, Bd. I, S. 53.
4. Binding, Handbuch des Strafrechts, Leipzig 1885, Bd. I. S. 406.
5. Mercker, a. a. O. S. 93.
6. Ullmann, a. a. O. S. 297.
7. v. Waldkirch, Das Völkerrecht, Basel 1926, S. 109.
8. Schücking, Diss.
9. Harburger, der strafrechtliche Begriff Inland, Nördlingen 1882, S. 1—19.
10. In v. Holtzendorffs „Handbuch des Völkerrechts 1887 Stoerk“ das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See.
11. v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, 1889, Band II. S. 612.
12. VB-Entwurf 1927, Artikel 1; Harvard-Entwurf 1927, Art. 13; Jap.-Entwurf 1926, Art. 4.

darüber die Souveränität eingeräumt. Wenn auch seit dieser Zeit das Problem der Rechtsnatur des Küstenmeers nicht mehr so viel zu Erörterungen Anlaß gegeben hat, so ist die Staatssouveränität im Territorialmeer nach meiner Ansicht entgegen der Strupps[13] noch nicht einhellige Staatenauffassung. Mit Recht weist Coenen[14] darauf hin, daß von den 39 bei den Verhandlungen der Küstenmeerkommission auf der Haager Konferenz vertreten gewesenen Staaten sich siebzehn[15] nicht und zwei[16] ablehnend geäußert hätten. Schon diese Aufstellung läßt erkennen, daß sich nur verhältnismäßig wenige Staaten bisher offiziell für das Souveränitätsprinzip im Küstenmeer ausgesprochen haben.

Wenn die Souveränitätstheorie schon nicht einhellige Staatenauffassung ist, dann kann sie natürlich umso weniger als allgemeiner Völkerrechtssatz angesehen werden, zudem der Kodifikationsentwurf keinen Vertrags-, sondern nur vertragsähnlichen Charakter hat. Andererseits wird man aber auch mit Walther Bruns[17] nicht sagen können, daß man sich durchaus noch nicht darüber einig sei, ob dem Anliegerstaat in den Küstengewässern die Gebietshoheit zustehe oder ob er bloß einen Anspruch auf Sicherung seines Staatsgebietes durch die Verwaltung habe, die er im Küstenmeer ausüben könne oder ob er schließlich als Uferstaat nur eine Reihe von völkerrechtlich festgesetzten Pflichten und Rechten im Gebiet der Küstengewässer, die ein Teil des freien Meeres seien, zu erfüllen bzw. zu beanspruchen habe. Die Mehrzahl der Staaten hat auf der Haager Konferenz im Küstenmeer einen Meeresteil erkannt, auf den sich die Uferstaatsgewalt in ihrer Totalität erstrecke. Da Völkerrecht von Staaten geschaffen wird, muß das registriert und nach Strupp trotz schwerer Bedenken der Gegner als heute geltende Auffassung anerkannt werden.[18]

Nun ist der Souveränitätsbegriff in der Völkerrechtswissenschaft durchaus nicht eindeutig festgelegt, sondern es bestehen hinsichtlich des Inhalts verschiedene Meinungen, sei es, daß man wie Bodin die Souveränität der vollkommenen Handlungsfreiheit des Staates gleich stellt, sei es, daß man dem Souveränitätsbegriff die Bedeutung im Sinne von Staatsgewalt beilegt. Es kann jedoch kein Zweifel darüber bestehen, daß mit der Bezeichnung „Souveränität" im Art. 1

13. Strupp, Grundzüge des positiven Völkerrechts, Bonn und Köln 1932, S. 125.
14. Coenen a. a. O. S. 27.
15. Südafrika, Australien, Österreich, Brasilien, Kanada, Deutschland, China, Danzig, Estland, Indien, Island, Lettland, Mechiko, Holland, Türkei, Uruquay, Rußland.
16. Griechenland, Tschechoslowakei.
17. Bruns, der Begriff des freien Luftraums im Völkerrecht, Diss. Würzburg 1932, S. 14.
18. Strupp, a. a. O., S. 124.

des Haager Kodifikationsentwurfes die Staatsgewalt gemeint ist. Das ergibt sich aus der Tatsache, daß Art. 1 Satz 1 das Territorialmeer in das Staatsgebiet einschließt, es also der Herrschaft des Staates unterwirft und Satz 2 desselben Art. diese Staatsherrschaft als Souveränität bezeichnet. Damit liegt nach dem Haager Entwurf der Charakter der uferstaatlichen Herrschaft klar, nämlich, der Staat übt auf dem Küstenmeer die gleiche Gewalt aus wie auf dem Landgebiet. Wenn so die Natur des Rechtes des Staates über das Küstenmeer bestimmt ist, dann kommt es wenig darauf an, ob jeder es nach seinem Gefallen bezeichnet, da nach einem bekannten Wort der Name nicht die Sache ausmacht.[19]

Freilich muß die Bezeichnung des Rechtszustandes im Küstenmeer entsprechend dem Inhalt des uferstaatlichen Herrschaftsrechts gewählt sein. Deshalb kann ich mich mit der von Rolin auf der Haager Konferenz vorgeschlagenen Benennung „compétence exclusive“ [20] und der von Makowsky gewünschten Bezeichnung „jurisdiction“ [21] nicht einverstanden erklären, da es sich, wie auf der Haager Konferenz bereits betont wurde,[22] bei der Rechtsstellung des Staates innerhalb seines Küstenmeeres unzweifelhaft nicht nur um rechtliche Zuständigkeiten, sondern z. B. für den Fall einer Neutralität auch um Verpflichtungen handelt, mit anderen Worten, die vorgeschlagenen Ausdrücke mithin zu eng sind.

Während nun Art. 1 die Souveränität des Uferstaates über das Küstenmeer proklamiert, setzt er dieser zugleich gewisse Schranken mit dem Satz „la souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par la présente Convention et par les autres règles du droit international“. Damit wird jedoch nicht zum Ausdruck gebracht, daß das Küstenmeer nicht ausschließlich Herrschaftsgebiet des Uferstaates ist, sondern daß der Staat in seinen Territorialgewässern zwar die Souveränität hat, allerdings in deren Ausübung gewissen Beschränkungen unterworfen ist, die hinsichtlich des Staatsgebietes im eigentlichen Sinn nicht bestehen. Falsch wäre es, wollte man auf Grund dieser Beschränkungen dem Uferstaat die Souveränität über das Küstenmeer absprechen, denn wenn der Uferstaat im Laufe der Jahrhunderte die friedliche Durchfahrt ausländischer Schiffe durch das Territorialmeer duldete, wenn er auf die Gerichtsbarkeit über Vorfälle, soweit sie seine Interessen nicht unmittelbar berührten, verzichtete, so ist das nach meinem Dafürhalten ein einseitiges, den Zeitverhältnissen Rechnung tragendes Zugeständnis an den internationalen Verkehr, nicht aber bedeutet das

19. Bustamante, a. a. O. S. 126.
20. Proc. verb. 27,35.
21. Proc. verb. 34.
22. Schücking, Kod. Vers. S. 333.

eine grundlegende Änderung des Verhältnisses von Staatsgewalt zum Küstenmeer.

Angesichts der Statuierung der Souveränität des Uferstaates über das Küstenmeer, sei kurz die viel erörterte Frage nach der Veräußerlichkeit dieses Meeresteiles aufgeworfen. Abgesehen von Bynkershoek,[23] der das Küstenmeer dem privatrechtlichen Eigentum des Uferstaates unterwarf mit den Folgen, es zu vertauschen, zu verkaufen oder zu verpfänden, ist die Unveräußerlichkeit des Küstenmeeres eine unstreitig anerkannte Tatsache. Nun ist es freilich richtig, daß durch die Festsetzung der Souveränität noch nicht darüber entschieden ist, ob das Küstenmeer als wesentlicher oder einfacher Bestandteil des Landgebietes oder als Zubehör zu demselben anzusehen ist,[24] wohl aber ist mit der Bestimmung, daß das Staatsgebiet das Küstenmeer mit einschließt zum Ausdruck gebracht, daß der fragliche Meeresteil einen Bestandteil und zwar einen wesentlichen Bestandteil des Uferstaates darstellt, da er ohne Veränderung seines Wesens nicht getrennt werden kann. Wenn sich auch Oppenheim[25] nur mit der Feststellung begnügt, „territorial waters of all kinds are inalienable apportenances of the riparian States", so hat er im Gegensatz zu Wilhelmi,[26] der das Küstenmeer als res extra commercium bezeichnet, das Richtige getroffen.

Wenn man sich über dem Staatsgebiet eine territoriale Luftsäule vorstellt, über die der Staat die Luftsouveränität besitzt, und das Küstenmeer als zum Gebiet des Uferstaates gehörig betrachtet, dann ist es eine logische Folge, daß die Luftsouveränität des Uferstaates auch den Luftraum über den Territorialgewässern mit einschließt. Nicht anders ist das hinsichtlich des Meeresbodens und des Erdkerns unter dem Küstenmeer. Demzufolge hat Art. 2 des Haager Abkommens bestimmt „Le territoire de l'État riverain comprend aussi l'espace atmosphérique au-dessus de la mer territoriale, ainsi que le sol recouvert par cette mer et le sous-sol". Diese Feststellung hatte schon ein Vorbild im Pariser Luftrechtabkommen,[27] das bereits die Gleichstellung des Luftraumes über dem Staatsgebiet mit dem über den Territorialgewässern festlegte, indem

23. Bynkershoek, a. a. O. cap. 5.
24. Coenen, a. a. O. S. 28 f.
25. Oppenheim, International Law, 1905, S. 240.
26. Wilhelmi, Das Küstenmeer, 1914, S. 36.
27. de Martens: „Nouveau Recueil Général de Traités." 3. Série, 13. Bd. S. 61. „Les Hautes Parties contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. Au sens de la présente Convention le territoire d'un État sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes au dit territoire."

es in Art. 1 bestimmte, daß jeder Staat die vollständige und ausschließliche Staatsgewalt im Luftraum über seinem Gebiet habe und ferner, daß Staatsgebiet im Sinne des vorstehenden Abkommens das heimische und koloniale Staatsgebiet einschließlich der angrenzenden Küstengewässer sei. So klar die beiden Bestimmungen auch lauten, so sind doch juristische Schwierigkeiten insofern damit verbunden, als die Lage der von den einzelnen Staaten beanspruchten Küstengewässergrenze, wie bereits ausgeführt wurde, sehr verschieden ist und bisher keine Einigung darüber zustande kam, wie weit das Küstenmeer überhaupt reicht. „Demzufolge ist", wie Walther Bruns richtig bemerkt, „die zuverlässig feststehende Territorialluftsäule über den Landgrenzen von einer Zone zweifelhafter territorialer Lufthoheit umgeben".[28] Auf der Haager Konferenz wurde also die Frage der völkerrechtlichen Stellung des Luftraums über den Küstengewässern, wie diese selbst, vom Standpunkt der Souveränitätstheorie gelöst. Erkennt man an, daß dem Uferstaat im Küstenmeer eine, wenn auch in der Ausübung beschränkte Souveränität zusteht, was sich aus Art. 1 Satz 2 des Haager Entwurfs ergibt, dann wird man für den darüber liegenden Luftraum ähnliche Einschränkungen der Gebietshoheit gelten lassen, andernfalls könnte man bei Anerkennung der vollständigen und ausschließlichen Gebietshoheit des Anliegerstaates auch in Bezug auf den Luftraum innerhalb des Küstenmeers folgern, daß eine Meerenge, die Teile des offenen Meeres miteinander verbindet, unter gewissen Umständen überhaupt nicht durchflogen werden darf. Um derartigen Schwierigkeiten Einhalt zu tun, führt Art. 2 Satz 2 aus: „Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions et aux autres règles du droit international relatives à l'exercice de la souveraineté dans ces domaines". Daraus ergibt sich, daß die Luftsouveränität des Uferstaates auf dem Küstenmeer inhaltlich etwas von der auf dem Festlande abweicht, denn während diese innerhalb der allgemeinen und vertraglichen Bindungen bleiben muß, kommen zu jener noch die auf der Eigenart des Küstenmeers beruhenden Einschränkungen wie z. B. das Durchfahrtsrecht.

Das Aufstellen von Leuchttürmen, die Möglichkeit einer Ausbaggerung des Meeresbodens, die Anlage von Bergwerken, unter dem Meeresgrunde ließen eine Regelung der Uferstaatsgewalt auch hinsichtlich dieser Gebiete für angebracht erscheinen. Auch über sie spricht Art. 2 des Haager Entwurfes dem Uferstaat die Gebietshoheit mit dem in Satz 2 zum Ausdruck gebrachten Vorbehalt zu. In der Tat erfährt aber die Souveränität in dieser Hinsicht keine

28. Bruns, a. a. O. S. 47.

Einengung, da es, um mit Coenen [29] zu sprechen „hier nicht nur an besonderen in der Natur der Sache beruhenden Einschränkungen fehlt, sondern auch an solchen vertraglicher Art, denn bislang fehlen völkerrechtliche Abmachungen vertraglicher Art über dem Meeresboden gänzlich", sodaß hier richtig von einer Souveränität complète et exclusive gesprochen werden kann.

Das Küstenmeer und der darüber liegende Luftraum sind also auf Grund der Art. 1 und 2 des Haager Entwurfes in ihrer rechtlichen Stellung als Staatsgebiet anzusehen, das der ausschließlichen, wenn auch in der Ausübung beschränkten Gebietshoheit des Uferstaates unterworfen ist. Das ist auch der Grund, warum im Art. 1 des Haager Abkommens die dem Staat zustehenden Rechte, wie die Macht, allgemein verbindliche Gesetze zu schaffen, die Gerichtsbarkeit auszuüben, Konzessionen zu gewähren u. s. w. nicht aufgezählt werden [30] da ja diese Rechte mit der Souveränität verbanden sind.

Unter diesen Umständen ist die insbesondere von Oppenheim [31] vertretene Okkupationstheorie unhaltbar, da eine Aneignung des unter der Gebietshoheit des Uferstaates stehenden Meeresbodens und des Untergrundes unter dem Meere unmöglich ist. Selbst bei Unterstellung der Herrenlosigkeit des Meeresbodens wäre kein anderes Ergebnis zu erwarten, da sich der Uferstaat einer Okkupation des Küstenmeerbodens als für ihn gefahrbringend zu widersetzen berechtigt ist.

29. Coenen, a. a. O. S. 31.
30. Oppenheim, International Law, 3. Auflage London 1920/21, I. S. 451 ff.
31. Anderer Ansicht: Perels, Das internationale öffentliche Seerecht, S. 42. Heffter-Geffken, Völkerrecht, 8. Auflage 1888, S. 167.

## C. Besonderer Teil.

### I. Durchfahrtsrecht.

#### 1. Schiffe, die nicht Fahrzeuge der Kriegsmarine sind.

Wenn über die Frage des Durchfahrtsrechts fremder Schiffe durch das Küstenmeer an sich im wesentlichen keine Meinungsverschiedenheiten herrschen, so ist das vorzüglich darauf zurückzuführen, daß sich die Staatenpraxis dem Durchfahrtsrecht prinzipiell nicht widersetzt hat.

Schon Grotius[1] hat die Behauptung aufgestellt, daß der Uferstaat „navigationem inermem et innoxiam" in den Küstengewässern nicht verhindern könne mit der Begründung, „quando nec per terram talis transitus prohiberi non potest", womit er einen nach seiner Ansicht auf dem Festlande bereits geltenden Zustande auf das Küstenmeer angewandt wissen wollte. Abgesehen von der längst überwundenen Theorie, die im Küstenmeer ein Eigentum erblickte und deshalb allen Schiffen die Durchfahrt durch diesen Meeresteil untersagte,[2] war im Völkerrecht die herrschende Meinung die, daß kein Staat die Durchfahrt sperren könne.[3] Dies proklamierte auch das Institut de Droit International im Art. 5 des „Régime de la mer territoriale".[4] Die neueren Schriftsteller[5] des Völkerrechts stimmen im wesentlichen mit dem erwähnten Ergebnis überein.

Abgesehen davon, daß dieses Durchfahrtsrecht für Handelsschiffe in zahlreichen Verträgen der neueren Zeit zwischen den einzelnen Staaten besonders festgelegt worden ist,[6] wurde es auch noch durch den Vertrag von Barcelona vom 20. 4. 1921[7] proklamiert im Schlußabsatz des Artikel 2, der besagt, daß die vertragsschließenden Staaten die Durchfahrt durch ihre Territorialgewässer nach Maßgabe der gewöhnlichen Bedingungen und Vorbehalte gestatten. Angesichts dieser Tatsachen, zu denen kommt, daß wirklich kein Staat die Durchfahrt fremder Schiffe verbietet, wird man das Durch-

1. Grotius, de jure belli ac pacis, 1. II. c. III § 12.
2. Azuni, zitiert bei Godey, La mer côtière Paris 1906, S. 76.
3. Frenzel, Theorien über die rechtliche Natur des Küstenmeeres, Diss. Leipzig 1908. S. 18, 52. Siehe auch Godey, a. a. O. S. 75. Schücking, Diss. S. 31. Lapradelle, Le droit de l'état sur la mer territoriale, Paris 1898 S. 25.
4. Annuaire Band 13, S. 329.
5. Perels, das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, S. 212. Ullmann, a. a. O. S. 291. v. Liszt, Völkerrecht 1898, S. 90.
6. z. B. Deutsch-englischer Handelsvertrag vom 2. 12. 1924, R.G.Bl. 1925 II, S. 177, Art. I Abs. 2.
7. R.G.Bl. 1924, II, S. 387.

fahrtsrecht als Gewohnheitsrecht ansehen. Ob nun dieses, wie Schücking annimmt, eine auf dem Küstenmeer lastende völkerrechtliche Servitut darstellt oder nicht, ist von wenig praktischer Bedeutung, hängt aber mit der Frage zusammen, wie sich das Durchfahrtsrecht mit der von der Haager Kodifikationskonferenz bejahten Souveränität des Uferstaates verträgt. Mit diesem Verhältnis haben sich verschiedene Schriftsteller befaßt, und sie sind teils zu dem Ergebnis gekommen, daß das Durchfahrtsrecht als öffentlich rechtliches Servitut aufzufassen sei und sprechen dann von einer durch diese Ausnahme beschränkten Gebietshoheit,[8] teils halten sie das Durchfahrtsrecht für eine so große Lücke in der Gebietshoheit, daß sie dieselbe in Abrede stellen.[9] Gegen erstere Theorie hat sich neben Oppenheim[10] vor allem Hatschek[11] gewandt, der letzteren halte ich mit Martin Hein[12] entgegen, „daß sie über dieser Ausnahme die ganze Fülle uferstaatlicher Hoheitsrechte vergißt und den Uferstaat allen künftigen Fragen gegenüber machtlos macht." In ihrer Auffassung zu weit gehen nach meiner Ansicht die konsequentesten Anhänger der Souveränitätstheorie, wenn sie sagen, daß das Durchfahrtsrecht für die Schiffe kein besonders geltender Völkerrechtssatz sei, sondern nur ein Ausfluß der allgemeinen Verkehrsfreiheit. Mag man die freie Durchfahrt aus dem Grundsatz der Meeresfreiheit ableiten, mag man sie als Ausfluß der Verkehrsfreiheit bezeichnen, man wird nicht umhin können sie als einen durch Gewohnheit entstandenen Rechtssatz mit Gültigkeit für jeden Staat anzusehen. Die Beschränkungen, die sich aus diesem Recht ergeben, muß der Uferstaat bei Ausübung seiner Souveränität beachten. Ich komme mithin, wie bereits erwähnt, zu einer bezüglich der Ausübung beschränkten Souveränität, zu deren Annahme Art. I Satz 2 berechtigten Anlaß gibt.

Dieses Recht der Staaten auf Durchfahrt durch das Küstenmeer eines anderen Staates ist aber nicht willkürlich und unbegrenzt, sondern es sind ihm hinsichtlich der Art und des Umfangs gewisse Schranken gesetzt. Ein Verdienst des Haager Kodifikationsentwurfes ist es nun, diese Schranken genau formuliert zu haben. Wenn Schücking[13] sagt, es sei ihm nach der bisherigen völkerrechtlichen Theorie niemals zweifelhaft erschienen, daß das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer des Uferstaates dem Schiffe fremder Flagge schlechthin zusteht ohne Rücksicht darauf, wohin es sich begeben will, oder woher es gekommen ist

8. Barclay, Annuaire Band 12, S. 132, 134 Band 13 S. 305.
9. Frenzel, a. a. O. S. 19.
10. Oppenheim International Law, dritte Auflage, Band I S. 337.
11. Hatschek, Völkerrecht 1923, S. 190.
12. Hein, a. a. O., S. 19.
13. Schücking, Kod. Vers. S. 342 f.

und Mercker[14] ausführt, daß die herrschende Doktrin offenbar nur an der Küste vorbeifahrende Schiffe im Auge hat, so ist daraus zu erkennen, daß hinsichtlich des Umfanges des Durchfahrtrechts in der Völkerrechtswissenschaft keine Übereinstimmung herrschte. Wenn bei den Haager Verhandlungen gewisse Staaten entgegen der bisherigen Praxis das Durchfahrtsrecht nur auf vorüberfahrende Schiffe beschränken wollten, so geschah das in dem schon einmal erwähnten Bestreben, die Rechte des Uferstaates möglichst zu verstärken. Es war daher nicht unnötig, wenn der Haager Entwurf in Art. 3 Abs. 1 die Bestimmung enthält: „Le „passage" est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser, sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre de large en venant des eaux intérieures." Dadurch werden die Durchfahrt, die Zufahrt zu den Binnengewässern und die Ausfahrt aus diesen grundsätzlich gleichgestellt.

Art. 3 Abs. 3 mit dem Wortlaut: „Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et le mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse" gibt dem durchfahrenden Schiff das Recht still zu legen oder zu Acker zu liegen, soweit dies die gewöhnliche Schifffahrt erforderlich macht.

Es wurde festgestellt, daß die Durchfahrt fremder Handelsschiffe durch das Küstenmeer auf Gewohnheitsrecht beruht.

Trifft dies nun auch auf den Aufenthalt eines fremden Schiffes im Küstenmeer zu? Die Staatenpraxis gewährt im Allgemeinen dem fremden Schiff auch einen Aufenthalt und zwar in einem für die Schiffahrt notwendigen Maße oder im Falle höherer Gewalt oder eines Unglücks, die meisten Schriftsteller lehnen jedoch ein solches Recht des Schiffes ab, vielfach mit der Begründung, daß ein im Küstenmeer ankerndes Schiff die Vorschriften des Uferstaates, insbesondere die Zoll- und Fischereibestimmungen allzuleicht verletzen könne. Diese Behauptung halte ich mit Mercker[15] insofern für nicht stichhaltig, als dem Uferstaat genügend Möglichkeiten gegeben sind, Übertretungen seiner Gesetze zu verhindern, bei fahrenden Schiffen sowohl wie bei ankernden. Jedenfalls ergibt sich aus dem Angeführten, wie notwendig eine Feststellung eines gewissen Aufenthaltsrechts für das fremde Schiff im Küstenmeer war. Damit wird freilich das Recht des Uferstaates, für den Aufenthalt andere Bestimmungen zu treffen als für die Durchfahrt, nicht genommen.

Der Uferstaat braucht natürlich nicht eine Durchfahrt beliebiger Art zu dulden, sondern wie schon erwähnt, muß das Durch-

14. Mercker, a. a. O. S. 31.
15. Mercker, a. a. O. S. 31.

fahrtsrecht, damit es überhaupt als solches angesehen werden kann, wie das dem Durchfahrtsrecht gegebenenfalls gleichgestellte Aufenthaltsrecht des fremden Schiffes im Küstenmeer eine bestimmte Beschaffenheit aufweisen. Über die Qualifikation dieses Durchfahrtsrechts herrschte bis zur Haager Konferenz keine Übereinstimmung. Inoffensive, freie, harmlose, friedliche, unschädliche Durchfahrt waren gebräuchliche Bezeichnungen, die aber wie Bustamante[16] treffend ausführt, weit davon entfernt sind, die gleiche Bedeutung zu besitzen. Wenn Bustamante das Wort „Inoffensiv" wählt, dann nach seiner Ansicht, die hier geteilt wird, deshalb, weil „es die Vorstellung einer Beziehung zwischen dem vorüberfahrenden Schiff und dem Seegebiet, das es durchquert, erweckt und unterstellt, daß es dem Allgemeinen besten dient, ohne sich schädlich für irgend eine der beteiligten Parteien zu erweisen."

Demzufolge definiert er das inoffensive Durchfahrtsrecht richtig in Artikel 26 seines Entwurfes: „Unter inoffensiver Durchfahrt wird eine solche verstanden, die keines der Rechte verletzt, das der Uferstaat in der erwähnten Zone ausgeübt hat oder zukünftig ausübt."

In der Erkenntnis der Wichtigkeit einer Klarstellung des Wesens der friedlichen Durchfahrt hat sich auch die Haager Konferenz in Artikel 2 Abs. 2 ihres Entwurfes damit befaßt und eine Durchfahrt dann nicht als „friedlich" bezeichnet, „lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un État riverain aux fins d''accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet État." Durch diese allgemein gehaltene negative Definition ist zugleich zum Ausdruck gebracht, daß das fremde Schiff auf der Durchfahrt durch das Küstenmeer alle Verordnungen und Gesetze, die der Uferstaat hinsichtlich seiner Sicherheit, öffentlichen Ordnung und fiskalischen Interessen auf dem Küstenmeer erlassen hat, befolgen muß, wie dies auch in dem später zu erörternden Artikel 7 bestimmt ist.

Die so umgrenzte Durchfahrt fremder Schiffe durch das Küstenmeer darf der Uferstaat entsprechend dem Wortlaut des Art. 4: „L'État riverain ne peut entraver le passage inoffensiv des navires étrangers dans la mer territoriale" nicht behindern. Dies gilt gemäß der im Text des Haager Entwurfes vorgenommenen Scheidung in „navires autres queles Bâtiments des Marines de guerre" und „Batiments des Marines de guerre" nicht bloß für reine Handelsschiffe, sondern auch für Privat- und Staatsschiffe jeder Art, sofern sie nur keine Fahrzeuge der Kriegsmarine sind. Der bei Coenen[17] angewandte Ausdruck „außer den eigentlichen Kriegsschiffen"

16. Bustamante, a. a. O. S. 167.
17. Coenen, a. a. O. S. 43.

scheint mir nicht ganz korrekt zu sein, da „Fahrzeuge der Kriegsmarine" eine umfassendere Bedeutung hat; jedenfalls sind auch die Troßschiffe mit einzurechnen.

Ob und wann nun ein Umstand eine Beeinträchtigung der harmlosen Durchfahrt darstellt, ist eine Frage tatsächlicher Art. Eine hierzu geeignete Tatsache wäre beispielsweise die Erhebung von Abgaben für die Gestattung der Durchfahrt, welche, wie später zu sehen sein wird, nicht verlangt werden darf.

Die in Absatz 2 Art. 4 getroffene Bestimmung: „Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface" ist aus Gründen der Sicherheit des Uferstaates und einer leichteren Durchführung der Kontrolle nur begrüßenswert.

## 2. Fahrzeuge der Kriegsmarine.

Was nun das Durchfahrtsrecht der Fahrzeuge der Kriegsmarine anlangt, so gingen hier die Meinungen sowohl vor der Haager Konferenz wie auch im Verlaufe derselben auseinander. Der Mehrheit,[18] die Kriegsschiffen ein Durchfahrtsrecht einräumt, steht eine Minderheit[19] gegenüber, die ein solches Recht versagt. Andere unterscheiden zwischen Friedens- und Kriegszeiten ganz. Bustamente[20] macht das Durchfahrtsrecht von Kriegsschiffen abhängig von der Unterhaltung diplomatischer Beziehungen des Landes, dem die Kriegsschiffe gehören, zu dem, dessen Küstenmeer sie durchfahren. Fast alle aber, die für ein Durchfahrtsrecht der Kriegsschiffe durch das Küstenmeer eintreten, geben dem Uferstaat die Berechtigung, aus Sicherheitsgründen dieser Durchfahrt Beschränkungen[21] aufzuerlegen, damit sie nicht gefährlich werden kann. Diese Sondervorschriften befassen sich insbesondere mit der Festsetzung der Anzahl der zu gleicher Zeit durchfahrenden Schiffe, der Zulassung zu bestimmten Häfen, dem Verbot militärischer Übungen, der Dauer des Aufenthalts u.s.w.

Auf der Haager Kodifikationskonferenz kam es indes nicht zu einer endgültigen Festsetzung des Durchfahrtsrechts fremder

18. Schücking, Diss. S. 31 vergleiche hierzu Institut de droit international, Art. 5 des Reglements von 1894 und Art. 11 des Reglements von 1928. v. Liszt Völkerrecht 12. Auflage 1925 S. 144. Hatschek a. a. O. S. 191. Paulus in Revue de droit international et de législation comparée, 1924 S. 420.
19. Wehberg, Seekriegsrecht, Berlin 1915. S. 418. Rolin, Le droit moderne de la guerre, Brüssel 1920/21 Bd. III S. 203.
20. Bustamante, a. a. O. S. 170.
21. Vergl. die deutschen Vorschriften über die Zulassung und die Behandlung fremder Kriegsschiffe in den Häfen und Gewässern der deutschen Küste v. 24. 5. 10 und V.O. v. 1. 9. 25.

Kriegsschiffe durch das Küstenmeer, da die amerikanischen Staaten und einzelne der kleinen Entente von einem solchen Recht nichts wissen wollten. Die Folge war eine Kompromißlösung, die in Art. 12 des Haager Entwurfes niedergelegt ist: „En règle générale, l'État riverain n'empêchera pas le passage des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n'exigera pas une autorisation ou notification préalables. L'État riverain a le droit de régler les conditions de ce passage." Damit blieb es bei der bisherigen Rechtslage und wurde das Durchfahrtsrecht insbesondere nicht von einer vorherigen Anmeldung oder gar Erlaubnis des Uferstaates abhängig gemacht, wie die Vertreter Amerikas das durchzusetzen versuchten, indem sie eine vorherige Autorisation des Uferstaates oder wenigstens eine Notification an diesen verlangten. Allerdings sollte die im Art. 12 aufgestellte Sondervorschrift nur grundsätzlich gelten. In besonderen Ausnahmefällen ist also eine Abweichung vom geltenden Recht möglich. Diese Lösung wäre als unglücklich zu bezeichnen, wenn nicht in dem Annex des Rapports eine besondere Bestimmung [22] bezüglich der Durchfahrt von Fahrzeugen der Kriegsmarine durch Meerengen, die zwei Teile des offenen Meeres miteinander verbinden, geschaffen worden wäre, wonach die Durchfahrt durch diese nicht behindert werden darf.

Die Bestimmung „Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface" war bisher schon geltendes Recht und ist im Vergleich zu Art. 4 Abs. 2 um so mehr gerechtfertigt, als Unterseeboote der Marine dem Uferstaat ungleich gefährlicher werden können als Unterwasserfahrzeuge mit anderer Zweckbestimmung.

## II. Stellung des Uferstaates gegenüber dem Durchfahrtsrecht fremder Schiffe.

### 1. Geltung der uferstaatlichen Gesetze und Verordnungen für die fremden Schiffe.

Aus der im Art. 3 Abs. 2 aufgestellten Definition der harmlosen Durchfahrt ergibt sich als logische Folge, daß ein fremdes Schiff die für das Küstenmeer speziell erlassenen Vorschriften des Uferstaates zu beachten hat, wenn es für seine Durchfahrt das Prädikat „inoffensiv" in Anspruch nehmen will. Diesen Grundsatz spricht Art. 6 des Haager Entwurfes ausdrücklich aus mit den Worten: „Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés, en conformité avec la coutume internationale, par l'État riverain." Diese Feststellung ist für das Völkerrecht nur insofern bedeutsam, als sie nun in einen von

22. Schücking. Kod. Vers. S. 361.

vielen Ländern geschaffenen Entwurf aufgenommen wurde, denn schon vorher herrschte wohl in der gesamten Literatur und zum größten Teil auch in der Praxis Übereinstimmung darüber, daß fremde Schiffe die auf das Küstenmeer zugeschnittenen gesetzlichen und polizeilichen Anordnungen beobachten müssen.

Dies gilt zunächst für die vom Uferstaat ausgeübte Schiffahrtspolizei.

Entsprechend dem Zwecke, dem das Küstenmeer dient, richtet der Uferstaat sein Hauptaugenmerk auf eine geordnete Abwicklung des Schiffsverkehrs in demselben. Er trifft beispielsweise Regelungen über das Lotsenwesen, die abgesehen von der Bestimmung, daß der Lotse für die Schiffsführung verantwortlich ist, keineswegs bei den verschiedenen Staaten einheitlich sind. Bald besteht Lotsenzwang, bald nicht, hier werden fremde Lotsen im Küstenmeer zugelassen, dort [1] sind sie ausgeschlossen. Der Uferstaat stellt ferner im Interesse seiner Sicherheit bezw. der seiner Küstenbefestigungen Bestimmungen auf über den Verkehr in seinem Küstenmeer, indem er diese oder jene Schiffsstraße für benutzbar erklärt oder gewisse Küstenteile zu Kriegshäfen macht, die er besonderen Gesetzen unterstellt. Zur Schiffahrtspolizei gehört auch der Erlaß von Vorschriften über die Betonnung, Führen von Lichtern, Anwendung von Nebelsignalen und das Ausweichen von Schiffen, um Zusammenstöße zu vermeiden. Weiterhin trifft die Schiffahrtspolizei die zum Schutze der Kabel im Küstenmeer notwendigen Maßnahmen.[2] Endlich wird man die Bestimmungen über die Bergung see- und strandtriftiger Güter hierher zu zählen haben.[3] Für diese mannigfachen Aufgaben der Schiffahrtspolizei sind in den verschiedenen Staaten einander ähnelnde Gesetze geschaffen worden.[4]

Auch die sanitätspolizeilichen Vorschriften, die der Uferstaat zur Sicherung seiner Volksgesundheit aufstellt, sind für fremde Schiffe im Küstenmeer verbindlich. Diese haben schon deshalb allgemeine Anerkennung gefunden, weil polizeiliche Maßnahmen auf diesem Gebiet nicht nur im Interesse des Uferstaates, sondern der Völkergemeinschaft liegen. Trotz vier Konferenzen zu Paris 1852, Rom 1885, Dresden 1893, Venedig 1897 und einer Sitzung des Institut de Droit International in Heidelberg im Jahre 1887 ist keine einheitliche internationale Regelung zustande gekommen, sodaß diesbezügliche Maßnahmen den einzelnen Staaten überlassen bleiben, die jedoch im allgemeinen inhaltlich voneinander nicht verschieden sind. Von dem Signal, das Schiffe, an deren Bord an-

1. England: Gesetz vom 21. 12. 1906.
2. Vergl. internationaler Telegraphenvertrag vom 14. 3. 1874.
3. Vergl. deutsche Strandungsordnung vom 17. 5. 1874.
4. Vergl. hierzu Travers „Le droit pénal international" 1920 Bd. II. S. 257.

steckende Krankheiten herrschen, in einer bestimmten Entfernung geben mußten,[5] ging man zu der in der Gegenwart noch geltenden Gepflogenheit über, daß Schiffe einen von dem zuständigen Konsulatagenten ausgestellten Gesundheitspaß vorzuweisen haben. Erst mit Zustimmung des Arztes, bis zu welchen Zeitpunkt jedes Schiff eine gelbe Flagge am Foggmast zu hissen hat, steht das Einlaufen in den Hafen frei.[6]

Ferner haben sich die fremden Schiffe auch den Vorschriften des Uferstaates auf dem Gebiete des Zollwesens anzupassen.

Die meisten Staaten haben zollpolizeiliche Maßnahmen getroffen,[7] auf Grund deren fremde Schiffe einer Zollbehandlung unterworfen werden. Diese Maßnahmen gelten innerhalb einer bestimmten Zone, deren Grenze vielfach weit über das Küstenmeerende hinausgeschoben ist,[8] während sie in Deutschland mit der Landesgrenze zusammenfällt. Inhaltlich gewähren diese zollpolizeilichen Bestimmungen die Möglichkeit der Überwachung der für das Zollwesen getroffenen Anordnungen verbunden mit dem Recht auf Durchsuchung schmuggelverdächtiger Schiffe und deren eventuelle Beschlagnahme.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Küstenfischerei, die Robben- und Seeotternjagd oder die sonstige Ausbeutung der Meeresschätze, wie Austern, Muscheln, Schwämme, Korallen, Perlen u.s.w. mit eine Lebensgrundlage der Küstenmeerstaaten bildet, haben diese vielfach Fischerei- und jagdpolizeiliche Gesetze und Verordnungen erlassen, die von den fremden Schiffen zu beachten sind. Es erscheint hier überflüssig, auf den Vorbehalt[9] der Küstenfischerei für die Angehörigen des Uferstaates, die vertragsmäßige Abtretung[10] der Fischerei an andere Staaten, die Freigabe[11] der Fischerei überhaupt, die Fischereigrenze[12] und dergl. einzugehen. Dagegen sei auf den Inhalt der erwähnten Vorschriften hingewiesen, welche die Erhaltung des Fischfangs sichern, indem sie den Fang oder

5. Anordnung eines alten englischen Gesetzes vom Jahre 1753.
6. Vergl. Bekanntmachung betreffend Vorschriften über die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe in den deutschen Häfen vom 29. 8. 1907 (RGBl. S. 563).
7. Siehe hiezu Mercker, a. a. O. S. 51 Anm. 8.
8. England und Amerika haben ihre Zollgrenze bis auf 12, Frankreich bis auf 16 Meilen hinausgeschoben.
9. Fulton, The sovereignty of the sea, Edinbourgh 1911 S. 653 ff.
10. Art. 18, 19, des Vertrages von Washington 1871 zwischen England und den Vereinigten Staaten.
11. Z. B. Griechenland.
12. Argentinien nimmt 10, Spanien 6, Dänemark 4 Seemeilen in Anspruch.

die Jagd[13] oder den Gebrauch gewisser Hilfsmittel verbieten,[14] Schonzeiten festsetzen[15] oder beim Schiffsverkehr in fischreichen Gegenden das Verbot aussprechen, „daß gewisse Abfallstoffe von Maschinen oder dem inneren Betriebe des Schiffes ins Wasser eingeführt werden, wenn sie ihrer Art nach sich für die Fische als schädlich erweisen".[16]

Die hier kurz gestreiften Bestimmungen, die der Uferstaat für sein Küstenmeer geschaffen hat, sind keineswegs erschöpfend aufgezählt. Eine solche Aufzählung lag auch nicht im Sinne der Haager Kodifikationskonferenz, wenn sie im Anschluß an Art. 6 Abs. 1 einige Gebiete bezeichnete, auf denen sich der Uferstaat vor allem durch Gesetze und Verordnungen schützt. Dies ergibt sich schon aus der Überleitung „. . . . notamment en ce qui concerne." Eine erschöpfende Aufzählung wäre auch unverständlich, da gerade in diesem Teil des Staatsgebiets sich dem Uferstaat morgen schon Fragen auftun können, deren gesetzliche Regelung von den Schiffen auch eingehalten werden müßte. Abgesehen davon führt die Souveränitätstheorie und das aus ihr fließende Recht über solche Bedenken hinweg.

Die Bestimmungen, deren Beobachtung der Entwurf fremden Schiffen besonders nahelegt, soweit sie nämlich betreffen:

a) la sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage,
b) la protection des eaux de L'État riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires,
c) la conservation des richesses de la mer territoriale,
d) les droits de pêche, de chasse, et droits analogues appartemant à l'État riverain.

sind vorwiegend schiffahrts- und fischereipolizeilicher Natur und im Laufe dieses Abschnitts bereits kurz behandelt.

Bedeutsam ist noch das im Art. 6 Abs. 2[17] zum Ausdruck gebrachte Verbot einer unterschiedlichen Behandlung[18] verschiedener fremder Schiffe im Hinblick auf die vom Uferstaat für das Küstenmeer errichteten Normen. Das Durchfahrtsrecht schafft eben für die

13. Japan hat durch Gesetz vom 20. 4. 12 die Jagd auf Robben und Seeottern verboten.
14. Verbot der Schleppnetzfischerei in Italien: Dekret vom 4. 9. 1908.
15. Argentinien: Reglamentado vom 20. 9. 1907; deutsches Gesetz vom 4. 12. 1876 bestimmt eine Schonzeit für Robben.
16. Bustamante, a. a. O. S. 129 f.
17. L'État riverain ne peut, toutefois, établier une discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses, ni, saut en ce qui concerne la pêche et la chasse, entre les navires nationaux et les navires étrangers.
18. Siehe auch Art. 7 Abs. 2 des Haager Entwurfes.

Schiffe auch Gleichheit in der Behandlung. Aber auch die einheimischen Schiffe dürfen nicht besser gestellt werden, es sei denn, daß es sich um Fischerei und Jagd handelt.

### 2. Recht des Uferstaates zu vorbeugenden Maßnahmen.

Was nützen aber dem Uferstaat Gesetze und Verordnungen, wenn er nicht die Möglichkeit hat, ihre Befolgung zu überwachen? Dieses Recht der Kontrolle wird dem Uferstaat durch Art. 5 des Haager Entwurfes erteilt, der lautet: „Le droit de passage ne fait pas obstacle à ce que l'État riverain prenne toutes les mesures nécessaires pour prévenir, dans la mer territoriale, toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public et à ses intérêts fiscaux, et, en ce qui concerne les navires se rendant dans les eaux intérieures, à toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée."

Derartige insbesondere auf sanitäts-, zoll- und schiffahrtspolizeilichem Gebiete geschaffene vorbeugende Maßnahmen der Staaten, die verständlicherweise weitgehendere sind, wenn das fremde Schiff einen Hafen des Uferstaates anstrebt, als wenn es sich auf der Durchfahrt durch das Küstenmeer von einem ausländischen Hafen zum anderen befindet, haben in Literatur und Praxis überwiegende Anerkennung gefunden, sodaß auch Artikel 5 des Haager Entwurfes für das Völkerrecht nichts neues bringt.

Was würde aber endlich dem Uferstaat mit dem Kontrollrecht des Artikel 5 gedient sein, wenn er festgestellte Verstöße nicht maßregeln könnte? Hierauf gibt uns Schücking[19] die Antwort: „Selbstverständlich bestand entsprechend der bisherigen Theorie des Völkerrechts innerhalb der bisherigen Theorie des Völkerrechts innerhalb der Kommission die übereinstimmende Meinung, daß, soweit Verstöße fremder Schiffe gegen die im Rahmen seiner Kompetenz vom Uferstaat erlassenen Normen vorkommen, dem Uferstaat auch die Gerichtsgewalt zu deren Sühne zustehen müsse."

Dieses Recht der Gerichtsgewalt gegenüber fremden Schiffen, die sich den Gesetzen und Verordnungen des Uferstaates nicht fügen, ist aber nicht auf Schiffe der Kriegsmarine auszudehnen, welche auf Grund der ihnen zugebilligten Exterritorialität, wie später noch dargelegt werden wird, der uferstaatlichen Gerichtsbarkeit nicht unterworfen sind. Ein Recht, solche Schiffe zur Einhaltung der uferstaatlichen Verordnungen zu zwingen, besteht mithin nicht. Man kann aber andererseits dem Uferstaat auch nicht zumuten, daß er Kriegsschiffe in seinem Küstenmeer dulde, die seine Gesetze

19. Schücking, Kod. Vers. S. 345.

und Verordnungen nicht beachten. An Stelle der Gerichtsbarkeit über solche Schiffe wurde dem Uferstaat daher das Recht der Ausweisung eingeräumt, das bisher im Völkerrecht bereits Anerkennung gefunden hatte. Im Einzelnen bestimmt hierüber Artikel 13 folgendes: „En cas d'inobservation des règles de l'État riverain par le navire de guerre de passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée par l'État riverain."

Nach der Ansicht des Verfassers ist dieses Recht auch auf Schiffe, die ausschließlich im Staatsdienst tätig und daher gegenüber der Gerichtsbarkeit des Uferstaates immun sind, im Falle eines Verstoßes gegen uferstaatliche Gesetze und Vorschriften anzuwenden, wenn durch ein Vorgehen auf diplomatischem Wege zu viel Zeit verloren ginge.

III. Abgabenfreiheit der durchfahrenden Schiffe.

Die Einrichtung, für die Durchfahrt fremder Schiffe durch das Küstenmeer Abgaben zu erheben, reicht zurück in die Zeit des Mittelalters mit ihrem Bedürfnis, einen Teil des Meeres der intensiveren Herrschaft des Uferstaates zu unterwerfen. Diese Herrschaft, die sich wohl zuerst in der Nordsee durchgesetzt haben mag[1] und dann auch auf das Mittelmeer übergriff, weckte den Gedanken einer Besteuerung der Schiffahrt, der in dem Schutz fremder Schiffe vor Überfällen durch Seeräuber eine gewisse Rechtfertigung fand. Im Laufe der Zeit setzte sich jedoch die Anschauung durch, von durchfahrenden Schiffen für die Gestattung der Durchfahrt keine Abgaben zu erheben. Diese Bestimmung wurde auch in die meisten Handelsverträge aufgenommen, und erfreut sich heute allgemeiner Anerkennung. Seitdem im Jahre 1857 durch Verträge zwischen Dänemark und den Hauptseestaaten die Sunt- und Beltzölle aufgehoben wurden, gehört die Erhebung von Durchfahrtszöllen längst der Geschichte an. Der Haager Entwurf mit der Bestimmung des Art. 7: „Abgaben dürfen von fremden Schiffen auf Grund der einfachen Durchfahrt durch die Küstengewässer nicht erhoben werden" ist daher dem Völkerrecht nichts unbekanntes. Es ist dies keine Benachteiligung des Uferstaates, denn seine Schiffe genießen ja in den Küstenmeeren fremder Länder die gleichen Vorteile.

Da Art. 3 Abs. 3 den Aufenthalt des Schiffes im Küstenmeer in Fällen höherer Gewalt oder wenn es durch einen Schiffbruch oder Unfall dazu gezwungen wird, der Durchfahrt gleichstellt, besteht die Gebührenfreiheit in einem solchen Falle ebenfalls fort. Es hätte daher meines Erachtens einer besonderen Hervorhebung der Abgabenfreiheit in den observations im Falle eines

1. Mercker, a. a. O. S. 13.

„sejour forcé“ nicht bedurft.[2] Diese Abgabenfreiheit besteht auch dann, wenn der Uferstaat zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt größere Aufwendungen gemacht hat, sei es hinsichtlich der Aufstellung und Unterhaltung von Leuchttürmen, Seezeichen, Schaffung oder Verbesserung von Fahrtrinnen und dergl. mehr.

Art. 7 Satz 1 entspricht somit der im Art. 3 des Barcelona-Statuts[3] über die Freiheit des Durchgangsverkehrs vom 30. Juli 1921 enthaltenen Bestimmung, die gemäß Art. 2 Abs. 2 des genannten Statuts sich auch auf das Küstenmeer bezieht, wonach die Durchgangstransporte keinen besonderen Gebühren oder Abgaben auf Grund ihrer Durchfuhr unterworfen sind, weicht aber insofern davon ab, als keine Gebühren und Abgaben verlangt werden können, die lediglich zur Deckung der durch die Durchfuhr veranlaßten Überwachungs- und Verwaltungskosten dienen.

Für den Fall jedoch, daß einem fremden Schiffe im Küstenmeer vom Uferstaate besondere Dienstleistungen erwiesen werden, wie z. B. Lotsen- oder Schleppdienste, ist der Uferstaat berechtigt, Abgaben als Entgelt zu verlangen. Dies bestimmt Art. 7 Abs. 2 des Haager Entwurfes: „Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services particuliers rendus à ce navire. Ces taxes seront perçues sans discrimination.“ Im letzten Satz ist aber festgestellt, daß Voraussetzung für die Erhebung dieser Beiträge, die ein Entgelt für speziell geleistete Dienste darstellen, die Gleichbehandlung der Schiffe sei, nicht bloß der ausländischen, sondern auch im Verhältnis der ausländischen zu den einheimischen.

Wie schon erwähnt bringt die Regelung des Art. 7 keine Neuerung, sondern bedeutet lediglich die Aufnahme einer lobenswerten Praxis in den Entwurf, der allerdings als Teilkodifikation gedacht war.

## IV. Gerichtsbarkeit des Uferstaates über Schiffe, die nicht Fahrzeuge der Kriegsmarine sind, mit Ausnahme der ausschließlich im Staatsdienst tätigen Schiffe.

### 1. Strafgerichtsbarkeit des Uferstaates.

Wissenschaft und Praxis stimmen zum großen Teil darin überein, daß die Vorgänge auf dem Küstenmeer — die Rechtsstellung fremder Schiffe sei zunächst ausgeschaltet — den uferstaatlichen Gesetzen zu unterwerfen sind. Daß dies nicht nur von Leuten geschieht, die dem Uferstaat die Gebietshoheit über das Küstenmeer

2. Schücking, Kod. Vers. S. 345.
3. RGBl. 1924 II S. 387.

zusprechen, beweisen v. Liszt[1] und Hatschek,[2] welche die uferstaatliche Gebietshoheit über das Küstenmeer leugnen, aber trotzdem die Jurisdiktion des Uferstaates auf das Küstenmeer erstrecken lassen. Selbstverständlich ist nach der hier vertretenen Souveränitätstheorie die Kompetenz des uferstaatlichen Gerichts gegeben für Rechtsfragen und Verhältnisse, die sowohl durch Ausländer wie auch durch Inländer im Küstenmeer hervorgerufen werden können. Nicht ganz soweit geht in dieser Frage Pasquale Fiore,[3] der zwar grundsätzlich die Geltung der uferstaatlichen Gesetze anerkennt, jedoch die Jurisdiktion des Uferstaats nicht auf das Küstenmeer in seiner ganzen Ausdehnung erstrecken läßt, sondern nur auf eine Entfernung von einer Seemeile. Mit Mercker[4] wird man Fiore darin recht geben, daß die Frage der uferstaatlichen Gerichtsbarkeit wohl nur bis zu einer Entfernung von höchstens 1 Seemeile praktisch werden wird, daß sich aber andererseits in keinem Rechtssatz irgend eines Staates eine Bestätigung für die Behauptung Fiores finden läßt. Abzulehnen ist der gegensätzliche Standpunkt Harburgers,[5] nach dem die für das Landgebiet bestehenden Gesetze sich nur insoweit auf das Küstenmeer erstrecken, als dies ausdrücklich in den betreffenden Gesetzen bestimmt sei. Zur Begründung führt er an, daß verschiedene Spezialgesetze wie z. B. § 296 a RStGB, der den Ausländern das Fischen im Küstenmeer verbietet, ausdrücklich das Küstenmeer ihrem Geltungsbereich unterstellen. Meines Erachtens liegt hier ein Fehler in der Schlußfolgerung, denn wie will Harburger aus jener Normierung schließen, das Strafgesetz gelte im allgemeinen nicht im Küstenmeer? Eine derartige Schlußfolgerung wäre nur dann am Platze, wenn in allen deutschen Gewässern, auch Binnengewässern, den Ausländern das Fischen verboten wäre, während es den Inländern erlaubt wäre. Dann erst könnte die besondere Anführung des § 296 a RStGB zur Folgerung berechtigen, daß die Gesetzgebung im allgemeinen das Küstenmeer nicht ergreife. Nach Twiss,[6] der zwischen geschlossenem Meer und Küstenmeer (jurisdictional waters) unterscheidet, sollte der Uferstaat in letzterem kein absolutes Recht der Gesetzgebung haben, weshalb die Bezeichnung „jurisdictional waters" nicht angebracht erscheint.

Die Einigkeit in der Anwendung der uferstaatlichen Gesetze auf Vorfälle im Küstenmeer, zu der von den deutschen Strafrechts-

1. v. Liszt, Völkerrecht, 14. Auflage 1925 S. 142.
2. Hatschek, Völkerrecht, 1923 S. 191.
3. Fiore, International law codified, 1918, S. 191 f.
4. Mercker, a. a. O. S. 47.
5. Harburger, a. a. O. S. 20.
6. Twiss, The law of nations, London 1861, S. 259.

lehrern insbesondere Olshausen,[7] Frank[8] und Binding[9] beitragen, wird gleich gestört, wenn man die Jurisdictionsgewalt des Uferstaates in ihrer Wirkung gegenüber fremden Schiffen im Küstenmeer betrachtet.

Hier gehen die Meinungen zunächst insofern auseinander, als die einen die bloß durch das Küstenmeer fahrenden Schiffe der Jurisdictionsgewalt des Uferstaates nicht unterstellen, während andere keinen Unterschied machen zwischen durchfahrenden und im Küstenmeer vor Anker liegenden Schiffen. Die erstere Ansicht vertreten insbesondere Heffter-Geffken,[10] Bluntschli,[11] Martens-Bergbohm[12] und Bonfils-Grah,[13] während Stoerk,[14] Harburger,[15] v. Liszt[16] sich der zweiten Richtung angeschlossen haben. Meines Erachtens mit Recht, denn es handelt sich doch, mögen die fremden Schiffe sich im Küstenmeer befinden oder in einem Hafen liegen, beidesmal um das Seegebiet des Uferstaates und es ist kein beachtlicher Grund vorhanden, der ihn zu Unterscheidungen hinsichtlich seiner bürgerlichen oder strafrechtlichen Jurisdiction verpflichtet.

Diesem Grundsatz huldigte die englische Rechtsauffassung, wenn sie in den in der Literatur viel genannten „Territorial Waters Jurisdiction Act 1878" bestimmt, daß der englische Admirality Court zur Aburteilung aller strafbaren Handlungen auf fremden Handelsschiffen in den englischen Küstengewässern befugt sei, wenn ein Staatssekretär dies genehmigt. Neben diesem Grundsatz beansprucht aber auch die französische Auffassung Geltung, wie sie aus einer Entscheidung des franz. Staatsrats von 1806 zum Ausdruck kommt, welche Gerichtszuständigkeit des Uferstaates annahm, wenn und soweit Interessen des Uferstaates selbst oder eines seiner nicht an Bord des Schiffes befindlichen Staatsangehörigen verletzt oder gefährdet worden sind. Diese Meinungsverschiedenheiten haben nach meiner Ansicht auch die diesbezüglichen Bestimmungen des Haager Entwurfes nicht aus der Welt geschafft, da dieser auf eine grundsätzliche Abgrenzung der Zuständigkeit des Uferstaates und der des

7. Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch 1912, § 3 Nr. 12.
8. Frank, das Strafgesetzbuch, Tübingen 1915, § 8, II.
9. Binding, Handbuch des deutschen Strafrechts, Bd. I, S. 406.
10. Heffter-Geffken, le droit international de l'Europe, 4. franz. Auflage, Berlin-Paris 1883, S. 177.
11. Bluntschli, das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten, 3. Auflage Nördlingen 1878, §§ 319, 322.
12. Martens-Bergbohm, a. a. O. S. 238.
13. Bonfils-Grah, Völkerrecht, 3. Auflage, Paris 1904, S. 77.
14. Stoerk, „das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See" in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts II, Hamburg 1887, S. 467.
15. Harburger, a. a. O. S. 28.
16. v. Liszt, das Völkerrecht, 10. und 11. Auflage 1918, S. 81.

Flaggenstaates zur strafrechtlichen Verfolgung der im Küstenmeer begangenen Delikte überhaupt verzichtete, obschon man aus den Regierungsantworten und den Verhandlungen auf der Haager Konferenz ersehen konnte,[17] daß die überwiegende Staatenpraxis auf eine völlige Inanspruchnahme der Jurisdiction über die an Bord fremder Schiffe begangenen strafbaren Handlungen abziele ohne Unterschied, ob eine Gefährdung staatlicher Interessen vorliegt oder nicht.

Wenn Schücking meint,[18] daß es eine wichtige Aufgabe bei der Kodifikation des Rechtes des Küstenmeers gewesen sei, den Grundsatz klarzustellen, daß ein das Küstenmeer durchfahrendes fremdes Schiff grundsätzlich von der Rechtsordnung des Uferstaates überhaupt nicht ergriffen werden solle, wobei dann immer noch die Möglichkeit bestanden hätte, die notwendigen Ausnahmen zu gunsten ihrer uferstaatlichen Zuständigkeit zu formulieren, so sehe ich einerseits die Notwendigkeit dieser Forderung ein, glaube aber andererseits, daß es sich mit der Souveränität des Uferstaates eher verträgt, die grundsätzliche Zuständigkeit des Uferstaates festzulegen, wobei sich die Staaten in der Ausübung ihrer Jurisdiction Beschränkungen auferlegen sollen, was sie, wie die Praxis des Völkerrechts zeigt, auch zu tun pflegen. Keinem Staat wird es einfallen, seine rechtsprechenden Behörden mit Dingen zu belasten, die weder für ihn noch für seine Angehörigen von Interesse sind. Ich darf in diesem Zusammenhang auf das Wort Schückings[19] hinweisen, das auch heute noch Geltung hat: „Uns ist kein Fall bekannt geworden, wo man in einem deutschen Hafen oder deutsche Richter Verbrechen oder Vergehen hätten aburteilen sehen, die auf fremden Schiffen auf der Fahrt durch das Küstenmeer sich zugetragen, mochte dasselbe Schiff mit dem Verbrecher an Bord nach der Tat auch einen deutschen Hafen anlaufen." Bezeichnend ist auch, daß das Land, welches als erstes die grundsätzliche Zuständigkeit des Uferstaates zur Strafverfolgung für sich beansprucht hat, England, dieses Prinzip nicht unbeschränkt gelassen hat, sondern ihm durch das Erfordernis einer besonderen Ermächtigung von seiten eines der höchsten Beamten des Staates eine Schranke gesetzt hat.

Auf diese Weise wird sowohl der herrschenden Rechtsübung als auch dem Wunsche nach einer möglichst ungehinderten internationalen Schiffahrt Rechnung getragen.

Art. 8 des Haager Entwurfes schafft, wie bereits erwähnt, keine grundsätzliche Klärung des Problems der uferstaatlichen Zuständigkeit, sondern begnügt sich mit der Aufstellung der Fälle, in denen an Bord eines fremden, das Küstenmeer passierenden Schiffes

17. Proc. verb. 85, 86, 89.
18. Schücking, Kod. Vers. S. 348.
19. Schücking, Diss. S. 42.

noch während der Durchfahrt vom Uferstaat Verhaftungen und Untersuchungshandlungen vorgenommen werden dürfen, wenn er im Abs. 1 sagt: „L'État riverain ne peut procéder, à bord d'un étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage, que dans l'un ou l'autre des cas ci-après:

1.) si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire;
2.) si l'infraction est de la nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale;
3.) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire, ou le consul de l'État dont le navire bat pavillon."

Damit hat die Haager Konferenz ihrem Entwurf das französische System zu Grunde gelegt derart, „daß die jurisdictionellen Zuständigkeitsbeschränkungen der französischen Praxis im Prinzip als Ausübungsbeschränkungen in den Entwurf (Art. 8 Abs. 1) übernommen worden sind."[20]

Auf den ersten Blick scheinen sich diese drei Fälle, in denen der Uferstaat in der Ausübung seiner Jurisdiction beschränkt ist, nur auf Delikte zu beziehen, die sich an Bord des betreffenden fremden Schiffes ereignet haben. Wollte man dies annehmen, ließe sich eine Lücke im Art. 8 des Haager Entwurfes nicht verkennen hinsichtlich der Zuständigkeit des Uferstaates bei Schiffen die sich durch einen Verstoß gegen die uferstaatlichen Vorschriften bezüglich Lotsenwesen, Zoll u.s.w. einer strafbaren Handlung schuldig gemacht haben. Es ist jedoch zu unterstellen, daß auch Delikte, die sich gelegentlich der Durchfahrt durch das Küstenmeer nicht an Bord des Schiffes, sondern durch das Schiff zugetragen haben, der sofortigen strafrechtlichen Verfolgung des Uferstaates unterliegen. Was also andere Küstenmeerentwürfe besonders zum Ausdruck gebracht haben,[21] ist hier nicht ausdrücklich hervorgehoben.

Die im Art. 8 Abs. 1 dargetanen Beschränkungen der Jurisdiction des Uferstaates gelten aber nicht für alle Delikte, die sich

20. Coenen, a. a. O. S. 53.
21. Z. B. Bustamente, a. a. O. Art. 32 S. 175: „Die auf der Durchfahrt durch das ausländische Territorialmeer befindlichen Schiffe sind verpflichtet, die von dem Uferstaat über Wege, Lotsenwesen, Zölle, Gesundheitswesen, Fischfang, funkentelegraphische Verbindungen oder einen sonstigen Gegenstand seiner Verwaltungstätigkeit erlassenen Vorschriften zu befolgen".
Art. 33. „Die Übertretung der Vorschriften, auf die sich der vorhergehende Art. bezieht, durch ein im Privateigentum stehendes Schiff gibt dem Uferstaat das Recht, seine Jurisdiction in der Form auszuüben, die die inneren Gesetze vorschreiben. Falls es sich um ein Kriegsschiff handelt, so kann es aufgefordert werden, das Territorialmeer binnen einer bestimmten Frist zu verlassen und hierzu genötigt, wenn es sich weigert oder nicht Folge leistet.

an Bord eines fremden Schiffes schlechthin zutragen. Die so beschränkte Jurisdiction findet vielmehr nur auf Straftaten Anwendung, die sich an Bord fremder Schiffe ereignen, welche das Küstenmeer durchfahren ohne in einen Hafen des Uferstaates einzulaufen, mit anderen Worten, der Durchfahrtsbegriff weicht von dem des Art. 3 Abs. 1 insofern ab, als eine Fahrt zwecks Auslaufens aus den Binnengewässern nicht als Durchfahrt anzusehen ist. Dies ergibt sich aus Art. 8 Abs. 2: „Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans la législation à bord d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures."

Hiernach wird deutlich bestimmt, daß ein fremdes Schiff, welches sich in den Binnengewässern befindet, im Küstenmeer liegt oder das Küstenmeer durchfährt, nachdem es die Binnengewässer verlassen hat, nicht der beschränkten Ausübung der Jurisdiction des Uferstaates unterliegt im Gegensatz zu einem fremden Schiff, das sich auf ununterbrochener Durchfahrt von einem fremden Hafen zu einem anderen befindet oder einen Hafen des Uferstaates anstrebt. Auf letzterem darf der Uferstaat Verhaftungen und Untersuchungshandlungen nur vornehmen innerhalb des Rahmens, der ihm durch Art. 8 Abs. 1 gesteckt ist, während er diesen Rahmen nicht zu beachten braucht, wenn es sich um die erstgenannten Schiffe handelt. Gegen dieses unbeschränkte Verhaftungs- und Untersuchungsrecht des Uferstaates wäre an sich wenig einzuwenden, wenn es sich nur auf Fälle erstrecken würde, die sich an Bord des betreffenden Schiffes ereignet haben. Dessen ungeachtet ist der Uferstaat aber berechtigt auch Verhaftungen und Untersuchungshandlungen vorzunehmen, wenn es sich um Delikte handelt, die früher einmal anderswo begangen worden sind.

Schücking[22] hat diese Bestimmung des Artikels 8 Absatz 2 als unsinnig und absurd bezeichnet, da sie es gestatte, wegen eines Diebstahls einen Ozeanriesen anzuhalten oder wegen einer kleinen Zechprellerei den letzten Matrosen eines gewaltigen Passagierdampfers zu verhaften. Ohne das Unbefriedigende dieser Lösung des Konfliktes zwischen den Interessen einer ungehinderten Durchfahrt und der Strafverfolgung des Uferstaates zu verkennen, möchte ich doch darauf hinweisen, daß die schier unglaublichen von Schücking angeführten Fälle eine größere Rolle in der Theorie als in der Praxis spielen. Zu dieser Behauptung berechtigten insbesondere zwei Tatsachen. Das ist zunächst Artikel 8 Absatz 3 mit der Sollvorschrift, im Falle einer Verhaftung an Bord eines fremden Schiffes

22. Schücking, Kod. Vers. S. 353 f.

stets den Interessen der Schiffahrt Rechnung zu tragen, wenn er sagt: „Toutefois, l'autorité locale doit tenir compte des interêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire". Wenn diese Bestimmung es auch in das Ermessen der uferstaatlichen Behörde stellt ob eine Strafverfolgung an Bord eines fremden Schiffes mit dem Grundsatz einer möglichst ungehinderten Schiffahrt zu vereinbaren ist oder nicht, so schafft sie doch gewissermaßen der auf Artikel 8 Absatz 2 beruhenden unbeschränkten Verfolgungsmacht des Uferstaates eine moralische Grenze. Jedenfalls wird es nicht vorkommen, daß ein Uferstaat wegen eines von einem Passagier verübten Diebstahls oder einer von einem Matrosen in der Hafenkneipe begangenen Zechprellerei eine „schwimmende Stadt" an der Ausfahrt aus den Binnengewässern (Hafen) hindert oder gar im Küstenmeer zum Halten zwingen wird. Das wird umso weniger dann der Fall sein, — und damit kommen wir zum zweiten Punkt —, wenn der Uferstaat überhaupt kein Interesse an der Verfolgung der Straftat hat. Wenn Artikel 8 Absatz 2 dem Uferstaat auch ein Verfolgungsrecht ohne Vorhandensein eines uferstaatlichen Interesses einräumt, so wird dieser doch, wie die Praxis zeigt, von diesem Recht keinen Gebrauch machen, um seine Behörden unnötigerweise zu belasten.

### 2. Zivilgerichtsbarkeit des Uferstaates.

„Das Interesse des Staates, seine Befehls- und Erlaubnisgewalt in privatrechtlichen Dingen möglichst weit gegenüber anderen Staaten auszudehnen, ist unendlich viel geringer, als sein Interesse an der Möglichkeit eines international völlig geordneten Rechtsverkehrs der einzelnen untereinander."[23] Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Literatur sowohl wie die privaten Völkerrechtsgesellschaften sich mit der Frage der zivilen Gerichtsbarkeit über fremde Schiffe im Küstenmeer weniger beschäftigten als mit der Frage der Strafgerichtsbarkeit. Damit ist aber nicht gesagt, daß bezüglich der Gerichtsgewalt des Uferstaates in Zivilsachen keine gegensätzliche Meinungen vertreten werden und die Länderpraxis allerorts übereinstimmend wäre. Letzteres kann wohl nur in zwei Fällen behauptet werden, für die Ansprüche aus Schiffszusammenstößen und Hilfeleistungen in Seenot. Hier ist die grundsätzliche Zuständigkeit des Uferstaates gegeben.[24] Das sind allerdings Ereignisse, die durch die Schiffe als solche im Küstenmeer geschaffen werden und mit zivilrechtlichen Vorgängen an Bord eines fremden Schiffes nichts zutun haben. Wie ist es nun um letztere bestellt? Für diese behauptet

23. Zitelmann, internationales Privatrecht, 1897 Band 1 S. 80.
24. Pillet, Traité pratique de droit international privé, 1923 Band 2 S. 321. Westlake, Private international law S. 277.

Mercker[25] mit Recht, daß nach geltendem deutschen Recht die Gerichte in dem Sinne zu entscheiden haben, daß auch an Bord fremder Schiffe in deutschen Gewässern geschehene Ereignisse als in Deutschland geschehen zu betrachten sind und nimmt an, daß diese Grundsätze auch in den meisten anderen Staaten Geltung finden dürften. Diese Annahme glaube ich bekräftigen zu können auf Grund der Regierungsantworten, die erkennen lassen, daß eine große Anzahl von Staaten die volle zivilrechtliche Jurisdiktion für die Rechtsvorgänge auf einem fremden Schiff im Küstenmeer für sich in Anspruch nehmen wollen ohne Unterschied, ob sich diese an Bord des Schiffes oder außerhalb desselben zugetragen haben.[26] Trotzdem hat der Haager Entwurf in Artikel 9 ebenso wenig wie bei der Strafgerichtsbarkeit auch für die Zivilgerichtsbarkeit keine grundsätzliche Zuständigkeit des Uferstaates geschaffen, sondern sich mit der Feststellung begnügt, unter welchen Voraussetzungen der Eingangs des Artikel 9 erwähnte Satz „L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la jurisdiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord" durchbrochen werden darf. Der Uferstaat darf, wie Artikel 9 Satz 2 weiter bestimmt, hinsichtlich eines solchen Schiffes Zwangs- oder Sicherungsmaßregeln ziviler Art nur vornehmen, wenn diese Maßnahmen getroffen werden auf Grund der von dem Schiffe in Hinsicht auf die Fahrt durch die Gewässer des Uferstaates eingegangenen Verbindlichkeiten und der ihm obliegenden Haftpflicht. Ein Schuldner eines im Uferstaat befindlichen Gläubigers kann hiernach das Küstenmeer des betreffenden Uferstaates passieren, ohne daß er ein Vorgehen des Gläubigers zu befürchten hätte. Schücking[27] läßt mit Recht diese Auffassung auch entscheidend sein, obgleich das nicht ausdrücklich hervorgehoben ist, für das Eigentum des Schuldners, sodaß also Waren des Schuldners, die sich an Bord eines das Küstenmeer des Gläubigers passierenden Schiffes befinden, dem Zugriff des letzteren verschlossen bleiben.

Diese Regelung der Zivilgerichtsbarkeit des Uferstaates gilt auch für das fremde Schiff selbst, solange es sich nicht um Verbindlichkeiten und Haftungen handelt, die von dem Schiff hinsichtlich der Fahrt durch das Küstenmeer eingegangen worden sind. Hierher zählen insbesondere die bereits Eingangs erwähnten Fälle, die in der bisherigen Praxis eine einheitliche Behandlung gefunden haben, nämlich die zivilrechtlichen Folgen von Schiffszusammenstößen und Hilfeleistungen in Seenot. Dazu lassen sich aber noch

25. Mercker a. a. O. S. 71.
26. Canada, Bases 3; Deutschland, Bases 79; Australien, Bases 80; Dänemark, Bases 80; England, Bases 82; Niederlande, Bases 84.
27. Schücking, Kod. Vers. S. 356.

andere Beispiele nennen, wie Folgen zivilrechtlicher Art bei Zerstören von Schiffnetzen, Vornahme von Ausbesserungsarbeiten an einem Schiff, Übernahme von Öl- und Kohlenvorräten u. a.

Durch den Absatz 2 des Artikel 9 des Haager Entwurfes mit dem Wortlaut: „La disposition ci-dessus ne porte pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires en matière civile, que peut autoriser sa législation à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale, en provenance des eaux intérieures" findet die beschränkte Zivilgerichtsbarkeit des Uferstaates gegenüber fremden Schiffen auf diejenigen keine Anwendung, die sich in den Binnengewäsesrn des Uferstaates aufhalten, sich in den Territorialgewässern befinden oder schließlich die Territorialgewässer von Innen kommend passieren. Dadurch wird die Vorzugsstellung, die Artikel 9 Absatz 1 des Haager Entwurfes fremden Schiffen hinsichtlich der uferstaatlichen Zivilgerichtsbarkeit einräumt, für Schiffe eben bezeichneter Art wieder aufgehoben. Es ist aber in Artikel 9 Absatz 2 nicht zum Ausdruck gebracht, daß sich die darin getroffene Regelung auch auf einzelne an Bord befindliche Personen bezieht, wie das Schücking auf Grund der vom Berichterstatter hinzugefügten observations annimmt, wenn er sagt, daß das in Artikel 9 Absatz 1 ausgesprochene Verbot, ein Schiff auf seiner Fahrt im Küstenmeer aufzuhalten, lediglich um Maßnahmen der zivilen Gerichtsbarkeit gegen eine Person an Bord zu ergreifen, doch ebenso wie das Verbot der Maßnahmen gegen das Schiff selbst nur gelten soll, wenn sich das Schiff nicht auf dem Rückwege aus einem nationalen Hafen des Uferstaates, den es angelaufen hat, befindet. Mit anderen Worten, es könne also ein großer Ozeandampfer innerhalb des Küstenmeers noch aufgehalten werden, um eine Zwangshaft oder einen Arrest gegen einen einzelnen Passagier oder einen Matrosen zu vollstrecken.[28] Man kann Schücking darin beistimmen, daß sich Artikel 9 Absatz 2 auf die ganze Bestimmung im Absatz 1 erstreckt, also auch bezüglich der zivilrechtlichen Maßnahmen des Uferstaates gegen eine an Bord des fremden Schiffes befindliche Person Geltung hat. Meines Erachtens kann die Anschauung Schückings, der diese Regelung als unsinnig bezeichnet, nicht mit der Begründung abgetan werden, daß ein grundsätzlicher Unterschied bestehe zwischen der Gerichtsbarkeit über den Tatbestand und der Vornahme von Zwangsmaßnahmen irgendwelcher Art,[29] was gleichbedeutend ist mit der Tatsache, daß zwar der Uferstaat über eine an Bord eines fremden Schiffes befindliche Person richten kann,

28. Schücking, Kod. Vers. S. 357.
29. Siehe hierzu Triepel, Völkerrecht und Landrecht, S. 275.

daß aber die Berechtigung des Uferstaates mit Gewaltmaßnahmen gegen diese Person vorzugehen, fraglich ist. Denn so wenig einem Richter seine Gerichtsgewalt über eine Person nutzt, wenn er nicht mit Zwangsmaßnahmen gegen diese vorgehen kann, so wenig ist dem Uferstaat mit seiner grundsätzlichen Zuständigkeit zivilrechtlicher Art im Küstenmeer gedient, wenn ihm Zwangs- und Sicherungsmaßnahmen versagt sind. Vielmehr glaube ich, daß sich diese Regelung wiederum wie bei der Strafgerichtsbarkeit praktisch ganz anders auswirkt, als sie sich theoretisch ansieht. Welchem Uferstaat würde es einfallen, einen Ozeandampfer in seiner Fahrt anzuhalten, um gegen einen Passagier oder einen Matrosen vorzugehen? Ganz abgesehen davon, daß die Uferstaaten zu Gunsten eines ungehinderten Weltverkehrs sich freiwillig in der Ausübung ihrer Zivilgerichtsbarkeit über fremde Schiffe Beschränkungen auferlegt haben. Zum Beweise hierfür sei nur auf die diesbezüglichen Bestimmungen im deutschen Recht aufmerksam gemacht, die wie Coenen [30] nachgewiesen hat, teils identisch sind mit den im Art. 9 des Haager Entwurfes vorgesehenen, teils sogar darüber hinausgehen und beispielsweise in § 904 Ziff. 3 ZPO[31] oder § 482 Abs. 1 HGB[32] niedergelegt sind. Ebenso Code de Commerce francais, der in Art. 215 bestimmt, daß ein segelfertiges Schiff nicht arrestiert werden darf.

## V. Geltungsbereich der uferstaatlichen Gerichtsbarkeit.

In die durch Art. 8 und 9 des Haager Entwurfes getroffenen Regelungen sollten nicht alle Staatsschiffe einbezogen werden, es sollten aber auch nicht lediglich die Privatschiffe von diesen Bestimmungen erfaßt werden. Ohne die Schaffung des Art. 10 mit dem Wortlaut: „Les règles ci-dessus énoncées, prévues par les articles 8 et 9, réservent la question du traitement des navires exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que des personnes se trouvant à bord de ces navires.“ müßte man annehmen, daß die im Art. 8 und 9 hinsichtlich der strafrechtlichen und zivilrechtlichen Gerichtsbarkeit des Uferstaates über fremde Schiffe im Küstenmeer aufgestellten Normen für alle Schiffe zutreffen, die nicht Fahrzeuge der Kriegsmarine sind. Dies würde

30. Coenen, a. a. O. S. 56.
31. Die Haft ist unstatthaft gegen den Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf einem Seeschiff angestellten Personen, wenn das Schiff zum Abgehen fertig ist.
32. Die Zwangsversteigerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung darf nicht angeordnet werden, wenn das Schiff zum Abgehen fertig (segelfertig) ist. Auch darf ein segelfertiges Schiff nicht mit Arrest belegt werden.

sich schon aus der Stellung des Art. 8 und 9 unter der Überschrift „navires autres que les bâtiments des marines de guerre“ ergeben. Nach der Haager Regelung sollten sich aber die Bestimmungen des Art. 8 und 9 nicht auf die Frage der Behandlung von Schiffen, die ausschließlich im Dienste ihrer Regierung und nicht zu Handelszwecken Verwendung finden, noch auf die Frage der Behandlung von Personen an Bord solcher Schiffe beziehen.

Auch bisher wurde die Rechtslage der fremden Schiffe im Küstenmeer verschieden beurteilt, je nachdem es sich um Staatsschiffe oder Privatschiffe handelte. Ein Unterschied in der Rechtsbehandlung durch den Uferstaat wurde abgesehen von den Kriegsschiffen vielfach zwischen den sonstigen Staatsschiffen und Staatshandelsschiffen gemacht. Diese unterschiedliche Stellung der einzelnen Schiffsgattungen ergibt sich aus der jeweiligen Zubilligung oder Versagung der Exterritorialität des fremden Schiffes durch den Uferstaat.

Was bedeutet nun der Ausdruck „Exterritorialität“? Obwohl sich die Literatur reichlich mit diesem Begriff befaßt hat, ist er keineswegs eindeutig bestimmt. Nach der älteren Lehre gilt die exterritoriale Person oder Sache als „quasi extra territorium“ mit der Wirkung, daß die uferstaatliche Gewalt auf sie ohne Einfluß sei. Heute noch sagt Oppenheim: „exterritoriality is a fiction only“,[1] ebenso Harburger[2] und Ortolan.[3] Zahlreiche Autoren[4] der neueren Zeit nehmen gegen diese Fiktionstheorie eine ablehnende Stellung ein und suchen die Vorzugsstellung der Exterritorialen auf andere Weise zu begründen. Die einen gewähren diese Privilegierung den Repräsentanten der Staaten, eine Fortbildung dieser Lehre nur der betreffenden Person als Staatsorgan, nicht auch seiner Eigenschaft als Privatperson, andere übertragen die staatsrechtliche Sonderstellung der Staatsoberhäupter auf den fremden Staat, in dem sich diese jeweils befinden. Eine weitere Ansicht erblickt in der Exterritorialität nur eine Reihe von Privilegien (Exemptionen) von bestimmten Hoheitsrechten des Aufenthaltsstaates. Nicht unerwähnt sei die Anschauung v. Praags[5] gelassen, der ausgehend von der früheren Bedeutung des Begriffes „territorium“ als Rechtsgebiet unter Exterritorialität „immunité de jurisdiction“ versteht.

1. Oppenheim, International Law I und II dritte Auflage 1920, S. 564.
2. Harburger, a. a. O. S. 176.
3. Ortolan, Règles internationales et diplomatie de la mer, 4 e ed. 1864 I S. 192.
4. de Heyking, L'Exterritorialité, 1889 S. 35 ff.
   Bonfils-Grah, a. a. O. S. 176.
   Mèrignhac, Traité de Droit Public International, 1907 II. S. 550.
   Fiore, Trattato di diritto internationale pubblico, 3. Auflage Band I S. 491.
   Esperson, Condizione giuridica dello Straniero, 1889, Bd. I. S. 457.
5. v. Praag, Jurisdiction et droit international public, 1915 S. 158 f.

Der auf die Person zugeschnittene Exterritorialitätsbegriff wurde nicht ohne Bedenken mancher Autoren von der herrschenden Lehre auch auf Sachen angewandt. So sind nach Frisch[6] Kriegsschiffe, unmittelbar, selbständig, primär exterritorial. Nicht die militärische Bemannung ist nach ihm die Ursache der Privilegierung, sondern das Schiff als solches, die Sache an und für sich ist exterritorial; diese Schiffe sind rechtlich schwimmende Bestandteile, „detachierte Teile" des Staates, dessen Flagge sie führen.

Ohne sich innerhalb des Rahmens dieser Arbeit mit den zahlreichen Ansichten hinsichtlich des Exterritorialitätsbegriffes auseinanderzusetzen, wird man sich hier der Meinung Perels und Mittersteins[7] anschließen können, nach denen zwischen den einzelnen Anschauungen praktisch kein großer Unterschied besteht, denn was die einen aus einer Rechtsfiktion ableiten, nehmen die anderen aus dem öffentlichen Charakter der Staatsschiffe, aus ihrer Verwendung zu Staatszwecken und bei Kriegsschiffen — von denen die meisten Autoren ausgehen — aus ihrer Stellung als Teile der bewaffneten Macht, als Vertreter ihres Souveräns oder ihres Staates.

Die Frage, welchen Schiffen Exterritorialität zukommt, ist hinsichtlich der Kriegsschiffe unbestritten. „Als körperlich in Erscheinung tretende dauernde Bestandteile des Amtsorganismus eines völkerrechtlich als gleichberechtigt anerkannten souveränen Staates"[8] sind die Kriegsschiffe auch in fremden Hoheitsgewässern exterritorial und deshalb von jeder Art fremder Jurisdiction eximiert.

Eine den Kriegsschiffen entsprechende Ausnahmestellung wird allen Schiffen zugebilligt, soweit diese die Staatsgewalt verkörpern. Böger[9] unterscheidet hier zwischen Schiffen mit hoheitlicher Bestimmung, die das Exterritorialitätsrecht genießen und solchen mit öffentlichen rechtlicher Bestimmung, denen nur das Immunitätsrecht zusteht. In beiden Fällen hat der Uferstaat über das fremde Staatsschiff keine Gerichtsgewalt, da sowohl auf Grund der Immunität wie auch der Exterritorialität das fremde Schiff nur der Gerichtsbarkeit des Flaggenstaates unterstellt ist. Freilich gibt das Exterritorialitätsrecht einen größeren Komplex von Privilegien, doch genügt hier die Feststellung, daß Staatsschiffe, „durch die der Staat als Inhaber seiner Souveränität, als öffentlicher Gewalthaber auftritt,"[10] der Gerichtsbarkeit des Uferstaates entzogen sind. Insofern

6. Frisch, der völkerrechtliche Begriff der Exterritorialität, 1914, S. 55.
7. Angeführt bei Feine, die völkerrechtliche Stellung der Staatsschiffe, Berlin 1921 S. 64.
8. Stoerk, a. a. O. S. 436 Bd. II.
9. Böger, die Immunität der Staatsschiffe unter besonderer Berücksichtigung der Staatshandelsschiffe, Kiel 1928 S. 76 f.
10. Böger a. a. O. S. 29.

enthält also Art. 10 des Haager Entwurfes keine Neuerung. Nach ihm unterliegen ausschließlich im Staatsdienst tätige Schiffe nicht den Bestimmungen der Art. 8 und 9 im Gegensatz zu den erwerbstätigen Schiffen des Flaggenstaates. Auf diese hat aber auch bisher das Recht der Exterritorialität keine Anwendung gefunden, da sie ja als Staatshandelsschiffe nicht die Hoheit des Staates repräsentieren, sondern nur die fiskalische Tätigkeit desselben verkörpern. Soweit indes den Staatshandelsschiffen vereinzelt Immunität zugebilligt wurde, wenn auch nur zum Teil in zivilrechtlicher Hinsicht, ist nunmehr durch Art. 10 Klarheit geschaffen, indem er auf Staatsschiffe, die erwerbsmäßig tätig sind, die Regeln der Art. 8 und 9 für zutreffend erklärt.

## VI. Das Recht der Nacheile.

Angesichts der Tatsache, daß dem Recht der Nacheile von der Praxis wie von der Völkerrechtswissenschaft verhältnismäßig wenig Augenmerk geschenkt wurde, ist es verständlich, wenn bis zur Haager Kodifikationskonferenz dieses Recht eine ziemlich umstrittene Materie im Küstenmeerproblem darstellte.

Die herrschende Lehre sieht die Verfolgung von fremden Schiffen, die sich seiner Gerichtsbarkeit zu entziehen suchen, vom Küstenmeer in die offene See hinein als Nacheile an. Diese Auffassung vertreten unter anderen Calvo,[1] Heffter-Geffken[2] und Bluntschli,[3] während Mettgenberg[4] mit seiner Ansicht, daß keine Nacheile vorliege, „wenn ein flüchtiger Verbrecher über die Territorialgewässer hinaus auf das hohe Meer verfolgt wird" der herrschenden Meinung entgegentritt. Diese unterschiedliche Anschauung ist bedeutungslos im Vergleich zu der Frage, wie weit die Nacheile gehen darf. Die Völkerrechtswissenschaft hält die Fortsetzung der Nacheile in fremde Territorialgewässer nicht für statthaft, was auch bereits in der Stockholmer Resolution im Abs. 3 festgelegt wurde: „Persuit must not be continued within the territorial waters of another state, and cannot be resumed after the ship has entered the port of another state." Noch weiter geht Attlmayr, wenn er eine im allgemeinen unstatthafte Verfolgung nur dann für berechtigt ansieht, wenn die Delikte den Charakter der Piraterie an sich tragen. Es fehlt aber auch nicht an Vertretern, die eine Fortsetzung der Nacheile in fremde

1. Calvo, Le droit international, I Paris-Berlin 1887 S. 567.
2. Heffter-Geffken, Le droit international de l'Europe, 4. franz. Aufl. Berlin-Paris 1883 S. 81.
3. Bluntschli, a. a. O. S. 201.
4. Mettgenberg, in Hatschek-Strupp, Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, Berlin 1922 S. 308.
   v. Hold-Ferneck, Lehrbuch des Völkerrechts, Leipzig 1932 S. 61.

Küstengewässer für erlaubt halten. Zu diesem Ergebnis kommt Junker,[5] indem er das Recht der Nacheile dem Recht der freien Durchfahrt gleichstellt und es als ein selbständiges Recht der Meeresgemeinschaft betrachtet. Diese Ansicht wäre richtig, wenn das Küstenmeer rechtlich nicht mehr als ein Teil der offenen See wäre, denn dann läge kein Grund vor, beim Erreichen der Küstenmeergrenze einen Unterschied zwischen beiden Teilen der See zu machen und von der Verfolgung abzusehen.

Diesem Streit hat Art. 11 des Haager Entwurfes ein Ende gemacht. Er lautet: „La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'État riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans ses eaux intérieures ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance." Damit ist die Jurisdictionsgewalt des Uferstaates über ein fremdes Schiff, das die Gesetze oder Verordnungen des Uferstaates verletzt hat bis zu dem Zeitpunkt gesichert, in dem das fliehende Schiff in das Küstenmeer seiner Flagge oder in das eines dritten Staates eintritt. Zugleich ist festgestellt, daß dieser Eintritt in das fremde Küstenmeer das Recht der Nacheile nicht nur unterbricht, sondern beendet. Ist daher ein verfolgtes fremdes Schiff, das sich der Gerichtsbarkeit des Uferstaates, gegen dessen Gesetze oder Verordnungen es sich auf der Durchfahrt durch das Küstenmeer verfehlt hat, entziehen will, in den Bereich seines oder eines anderen Staates Küstenmeer gelangt, so darf es nach dem Verlassen dieser Meeresteile nicht weiter verfolgt werden.

Im Abs. 2 des genannten Art. ist dann weiterhin die Frage geklärt, unter welchen Voraussetzungen die Nacheile als begonnen zu gelten hat. Es ist dies dann der Fall, „wenn das verfolgende Schiff sich durch Winkelmessungen oder durch andere Methoden vergewissert hat, daß sich das verfolgte Schiff oder eines seiner Boote bei Beginn der Verfolgung durch Stopp-Signal innerhalb der Grenzen der Territorialgewässer befindet". Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß das uferstaatliche Schiff, das die Verfolgung eines in seinem Küstenmeer befindlichen fremden Schiffes aufnehmen will, sich nicht im Küstenmeer aufzuhalten braucht, sondern es genügt, wenn das fremde Schiff sich im Augenblick des Beginns der Nacheile im fremden Küstenmeer befindet. Damit ist dem Falle Rechnung getragen, daß uferstaatliche Kontroll- oder Inspektionsschiffe, die zur Erfüllung ihrer überwachenden Tätigkeit meist etwas außerhalb der Küstenmeergrenze kreuzen, ein fremdes Schiff in Aus-

5. Junker, das Küstenmeer, Diss. Kiel 1925 S. 186, 226.

übung einer gegen die Gesetze oder Reglements des Uferstaates verstoßenden Handlung ertappen. Es wäre unbillig, wenn hier das Schiff des Uferstaates, welches das rechtswidrige Verhalten des Schiffes in seinem Küstenmeer beobachtet hat, dieses ungestört seine Fahrt nehmen lassen müßte, nur weil es etwa hundert Meter außerhalb des Küstenmeeres weilt.

Endlich beschäftigt sich der Satz „L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire" mit der Frage, in welchem Zeitpunkt die Nacheile als aufgenommen anzusehen ist. Darnach darf die Verfolgung durch das uferstaatliche Schiff nicht aufgenommen werden, wenn dieses beispielsweise vom Uferstaat auf funk- oder radiotelegraphischem Wege die Nachricht erhalten hat, daß ein fremdes Schiff sich einen Verstoß gegen die Vorschriften des Uferstaates hat zuschulden kommen lassen, sondern das verfolgende Schiff muß sich von der Anwesenheit des fremden Schiffes im Küstenmeer selbst überzeugt und ihm durch ein hör- oder sichtbares Signal den Befehl zum Halten gegeben haben. Ein drahtlos übermittelter Befehl durch die weithin reichende Funk- oder Radiotelegraphie genügt mithin zum Beginn der Nacheile nicht, wenn das Verfolgerschiff nicht selbst die Anwesenheit im Küstenmeer festgestellt hat.

## D. Schluß.

Bei einem Rückblick auf das behandelte Thema kann man sich des Gefühls der Unbefriedigung über das dürftige Ergebnis der Haager Konferenz von 1930 nicht erwehren. Als Ursachen hierfür werden von den Schriftstellern, die diese Konferenz einer Würdigung unterzogen haben, verschiedene angegeben. Rauchberg [6] sieht den Grund darin, daß die Konferenz keine von wissenschaftlicher Auffassung getragene und hinlänglich genau formulierte Projekte vorgelegt erhalten habe. Hudson [7] glaubt, daß die Dreiteilung der Konferenz die Verteilung der Sitzungen schwierig gestaltet hätte. Guerrero [8] bezeichnet für das Mißlingen der Konferenz abgesehen von den unvorbereiteten und übereilten Abstimmungen über die jeweiligen Texte insbesondere die Tatsache, daß das politische Moment bei den Haager Verhandlungen zu stark in den Vordergrund getreten sei. Auch nach Schücking [9] gereichte der diplomatisch-politische Charakter und der geringe Einfluß der Sachverständigen der Konferenz zum Unglück. „Man gewann den Eindruck," sagt er, „daß das Verhalten der einzelnen Staaten nur durch ihre vermeintlichen besonderen nationalen Interessen bedingt war." Das letztere Moment scheint auch dem Verfasser der Hauptgrund für das Scheitern der Haager Konferenz von 1930 gewesen zu sein. Der übereinstimmende Völkerwille ist es, der Konventionen schafft; solange aber dieser Wille der Völker nicht darin erstarkt, sich gegenseitig Leben und freie Entwicklung zu gönnen, und Zugeständnisse zu Gunsten der Völkergemeinschaft zu machen, wird kommenden Konferenzen zur völkerrechtlichen Festlegung des Küstenmeerrechts ein ähnliches Los beschieden sein wie der Haager Konferenz. Wenn Rauchberg meint, das Beste, was man der Konferenz nachsagen könne, sei, daß sie den Glauben an die Möglichkeit der Kodifikation und an den besseren Erfolg späterer Konferenzen nicht verloren habe, so spricht aus diesen Worten allzu großer Pessimismus. Man darf über der allgemeinen Unzufriedenheit, die aus den verschiedenen Kritiken spricht, aber nicht die Lichtseiten übersehen.

Zwar wird bei näherer Betrachtung der von der Haager Konferenz ausgearbeiteten 13 Artikel bisweilen der Eindruck erweckt, als fehle es an großen, streng-logisch durchgeführten Normen, welche

6. Rauchberg, die erste Konferenz zur Kodifikation des Völkerrechts, in Z. ö. R. 1931 4. Heft S. 481 f.
7. Hudson, The first Conference for the Codification of the International Law, in A. J. 1930 S. 447 f.
8. Guerrero, La Codification du Droit International, 1930 S. 152.
9. Schücking, Kod. Vers. S. 328.

die Materie klar regeln. Dies gilt insbesondere von der Regelung der Straf- und Zivilgerichtsbarkeit des Uferstaates über fremde Schiffe im Küstenmeer gemäß den Art. 8 und 9, wonach das den Schiffen im Abs. 1 der genannten Artikel jeweils zugebilligte Privilegium, nur unter bestimmten Voraussetzungen der uferstaatlichen Gerichtsbarkeit unterworfen zu sein, jeweils im Absatz 2 des betreffenden Artikels den Schiffen wieder genommen wird, die sich in den Binnengewässern befinden, sich in den Territorialgewässern aufhalten oder auch die Territorialgewässer von innen kommend passieren.

Aber abgesehen davon hat der Haager Entwurf doch Regeln zusammengefaßt und ausgearbeitet, die zum großen Teil als geltendes Völkerrecht angesehen werden konnten und gegen welche, ausgenommen die Art. 8 und 9, keine besonderen Bedenken bestehen. Die Annahme Vanselows,[10] daß die Haager Konferenz Sonderbestimmungen zur Schlechterstellung der Kriegsschiffe neu aufgestellt habe und zwar insofern, als die neutralen Staaten im Kriegsfalle auf Grund der Art. 12 und 13 die Bewegungsfreiheit der Kriegführenden stören könnten, ist nicht begründet. Zunächst hat der Haager Entwurf nur Regeln für das Völkerrecht des Friedens und nicht für den Krieg aufgestellt. Dazu sind die hinsichtlich der Kriegsschiffe vorgesehenen Bestimmungen keineswegs neu. Vanselow wird nicht behaupten können, daß in Kriegszeiten für fremde Kriegsschiffe ein Durchfahrtsrecht durch das Küstenmeer neutraler Staaten kraft allgemeinen Völkerrechts bestand, denn allein der Weltkrieg hat das Gegenteil bewiesen. Wenn daher Art. 12 die Vorschrift aufstellt, daß der Uferstaat die Durchfahrt fremder Kriegsschiffe durch das Küstenmeer nicht verhindern soll, so bezieht sich dies zunächst auf die Durchfahrt solcher Schiffe im Frieden und bedeutet keineswegs eine Schlechterstellung gegenüber der früheren Stellung der Kriegsschiffe.

Es läßt sich fernerhin nicht verkennen, daß die Verhandlungen auf der Haager Konferenz Anlaß zu einem regen Gedankenaustausch zwischen den Staaten und zur Darlegung der Einstellung der einzelnen Regierungen zu den verschiedenen Küstenmeerrechtsproblemen, wenigstens in den Grundzügen, gegeben hat. Die Sammlung dieser Völkerrechtsfragen und Anregungen, die Schaffung der behandelten 13 „provisorischen und vorläufigen" Artikel und die Aufgabe, aus dem Scheitern der Konferenz die richtige Lehre zu ziehen, bilden das nötige Rüstzeug für die Fortsetzung der Konventionsarbeiten und darin liegt die große Bedeutung der Haager Kodifikationskonferenz von 1930.

10. Vanselow, „Zur Rechtsstellung der Küstengewässer" in Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht. XXXIII. Bd. 1928, S. 109.

## E. Anhang.

### Régime juridique de la mer territoriale.[11]

#### Dispositions générales.

Article premier.

Le territoire de l'État comprend une zone de mer désignée dans cette Convention sous le nom de mer territoriale.

La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par la présente Covention et par les autres régles du droit international.

Article 2.

Le territoire de l'État riverain comprend aussi l'espace atmosphérique au-dessus de la mer territoriale, ainsi que le sol recouvert par cette mer et le sous-sol.

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions et aux autres régles du droit international relatives àl'exercice de la souveraineté dans ces domaines.

#### Droit de passage.

Article 3.

Le „passage" est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser, sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures.

Un passage n'est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un État riverain aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet État.

Le passage comprend éventuellemant le droit de stoppage et le mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.

1. Navires autres que les bâtiments des Marines de guerre.

Article 4.

L'État riverain ne peut entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

11. Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht, XXXXIII. Bd. 1930—31 S. 268 ff.

Article 5.

Le droit de passage ne fait pas obstacle à ce que l'État riverain prenne toutes les mesures nécessaires pour prévenir, dans la mer territoriale, toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public et à ses intérêts fiscaux, et, en ce qui concerne les navires se rendant dans les eaux intérieures, toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

Article 6.

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et réglements édictés, en conformité avec la coutume internationale, par l'État riverain, notamment en ce qui concerne:

a) la sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage;
b) la protection des eaux del'État riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires;
c) la conservation des richesses de la mer territoriale;
d) les droits de pêche, de chasse, et droits analogues appartenant à l'État riverain.

L'État riverain ne peut, toutefois, établir une discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses, ni sauf en ce qui concerne la pêche et la chasse, entre les navires nationaux et les navires étrangers.

Article 7.

Il ne peut être percu de taxes sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale.

Des taxes ne peuvent être percues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services particuliers rendus à ce navire. Ces taxes seront percues sans discrimination.

Article 8.

L'État riverain ne peut procéder, à bord d'un étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage, que dans l'un ou l'autre des cas ci-aprés:

1. si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire;
2. si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale;

3. si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire, ou le consul de l'État dont le navire bat pavillon.

Les dispositions ci dessus ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation à bord d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

Toutefois, l'autorité locale doit tenir compte des interêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire.

## Article 9.

L'État riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard de ce navire de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile, que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'État riverain.

La disposition ci-dessus ne porte pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires en matière civile, que peut autoriser sa, législation, à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale, en provenance des eaux antérieures.

## Article 10.

Les régles ci-dessus énoncées, prévues par les articles 8 et 9, réservent la question du traitement des navires exclusiviement affectés à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que des personnes se trouvant à bord de ces navires.

## Article 11.

La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et réglements de l'État riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans ses eaux intérieures ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Le droit de poursuite cesse dés que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

La poursuite ne peut être considérée comme commencée que

si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle, ou d'une autre facon que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations de trouve dans les limites de la mer territoriale, et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire.

En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai àl'État dont le navire capturé porte le pavillon.

## II. Bâtiments des Marines de guerre.

### Article 12.

En régle générale, l'État riverain n'empêchera pas le passage des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n'exigera pas une autorisation ou notification préalables.

L'État riverain a le droit de régler les conditions de ce passage.

Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

### Article 13.

En cas d'inobservation des régles de l'État riverain par le navire de guerre de passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée par l'État riverain.